А. И. Лебедев

К ледяному сердцу Арктики

1935
Государственное учебно-педагогическое издательство
Москва

Акт № 1

КГ

4-Л33-К

Проверен 56 г.

Индекс	КГ		Шифр хранения
Авторский знак	4-Л33-К		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Тип. Воениздата. Зак. 1453—150000

[illegible]

ПРОВЕРЕНА
1952 г.

22

ПРОВЕРЕНА

Проверено-85

БИБЛИОТЕКА ПО ГЕОГРАФИИ ДЛЯ СРЕДНЕЙ ШКОЛЫ

А. И. ЛЕБЕДЕВ

К ЛЕДЯНОМУ СЕРДЦУ АРКТИКИ

Путешествия на далекий Север
(с XVI века)

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ
ПЕРЕРАБОТАННОЕ

9927

УЧПЕДГИЗ • МОСКВА • 1935

Отв. редактор *А. С. Добров*.
Техн. редактор *Ф. А. Дворкина*.
Обложка и рис. худ. *Л. Ф. Голованова*.

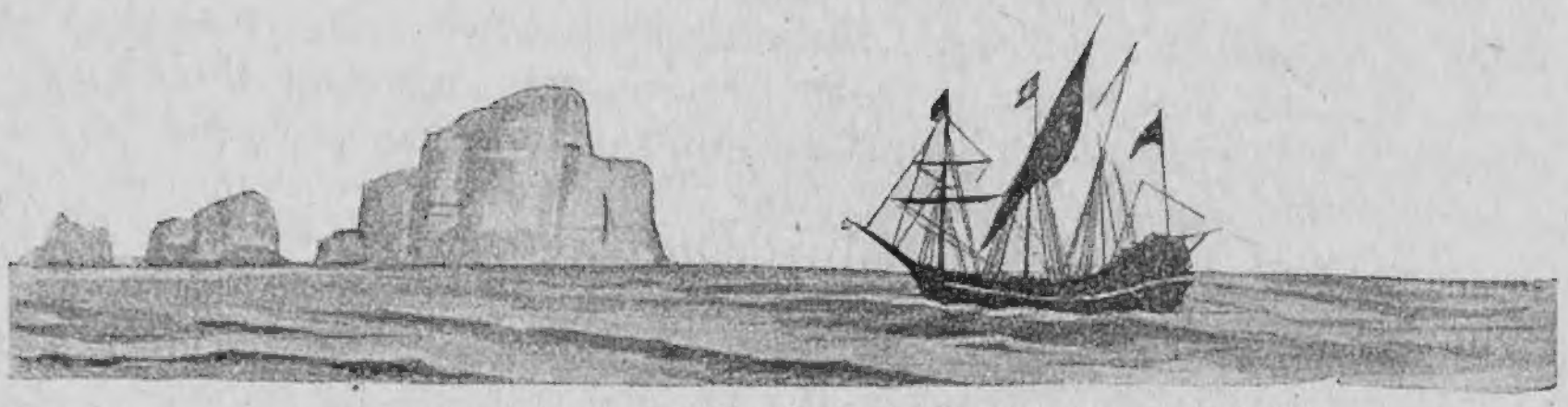
Сдано в производство 5/XII 1934 г. Подписано к печати 5/IV 1935 г.

Бумага 82 × 110/32 глазированная Окуловской бумфабрики. Издат. л. 16. Бум. л. 4.
Авт. л. 16,28 (152 640 тип. знаков в 1 бум. л.).

Уч.гиз № 6597. У-25-л. Заказ № 5317. Уполн. Главлита № Б-4932. Тираж 30 000.

Цена книги 2 руб. 45 коп., переплет 25 коп.

1-я Образцовая типография Огиза РСФСР треста „Полиграфкнига". Москва, Валовая, 28.



КАК АНГЛИЧАНЕ ИСКАЛИ ПУТЬ В КИТАЙ ПО СЕВЕРНОМУ ПОЛЯРНОМУ МОРЮ.

Открытие Сев. Америки Джоном Кабогом. — Северо-западный проход. — Плавание Себастиана Кабота. — Гуго Виллоуби и северо-восточный проход. — Ричард Ченслер. — Мартин Фробишер. — Джон Девис. — Генри Гудсон. — Вильям Баффин.

В конце XV в. жил в Англии замечательный моряк Джон Кабот. Родом он был из одного города с Колумбом (Генуи), долго жил в Венеции, а потом перебрался в Англию, в г. Бристоль, и принял английское подданство. По торговым делам ему приходилось плавать на далекий северный остров Исландию. Не раз жестокие бури носили его корабль по морским волнам, немало он испытал на своем веку опасностей. Морские плавания закалили его характер и сделали одним из самых смелых, опытных и знающих моряков. Кроме того, Джон Кабот отличался большой любознательностью. Многие страны он сам посетил, о других узнавал из рассказов путешественников. Особенно интересовало его описание путешествия венецианца Марко Поло по Китаю и Индии в конце XIII в.

Марко Поло своим увлекательным описанием восточных стран разжигал страсти, возбуждал жадность в европейцах. До него ничего не знали об Индии и Китае. Только было известно, что оттуда привозят ценные товары итальянские, испанские, португальские, также голландские и английские купцы.

Из Индии получались в Европе хлопок, нужный ткацким мастерским на ткани, перец, употреблявшийся при солении мяса на зиму, краски — красный сандал и синий индиго, разные пряности — корица, гвоздика, мускатные орехи, имбирь, а также слоновая кость, жемчуг, драгоценные камни. Из Китая шли шелк, рис, фарфор. Эти товары везли сухим

путем через Персию и Малую Азию до г. Константинополя, а также по воде через Индийский океан и Красное море до Египта. Затем товары перевозились на кораблях купцов в европейские порты. Купцы были больше всех заинтересованы в этой торговле, так как они получали огромную прибыль.

В XIV в. нахлынули из глубины Азии полукочевые османские турки. Они не признавали никаких торговых прав, отнимали товары у купцов, облагали большой пошлиной. На Средиземном море появились морские разбойники — пираты. В короткое время торговля с Востоком стала невозможной, особенно когда турки завоевали г. Константинополь.

Европейские купцы, лишившись прибылей от торговли с Востоком, устремились в XV в. на поиски нового пути в Индию вокруг Африки. Путь этот еще не был найден, но купцы и моряки открыли ряд неизвестных им прежде стран вдоль западного берега Африки. Открытый грабеж этих стран вызвал огромный приток золота, слоновой кости, разных ценных товаров в Европу. Это еще усилило интерес к новым открытиям, в частности к открытию морского пути в Индию.

Некоторые утверждали, что так как земля шарообразна, Атлантический океан омывает не только берега Европы, но и Азии, и что, следовательно, выехав из Европы на запад, можно приплыть в Индию. О существовании на этом пути американского материка и Тихого океана не подозревали.

Кабот не раз говорил:

— Надо сделать попытку проникнуть в Китай морем, плывя на запад. Восточный берег Азии лежит за морем.

Однако никто не решался снарядить корабли в далекое неизвестное плавание.

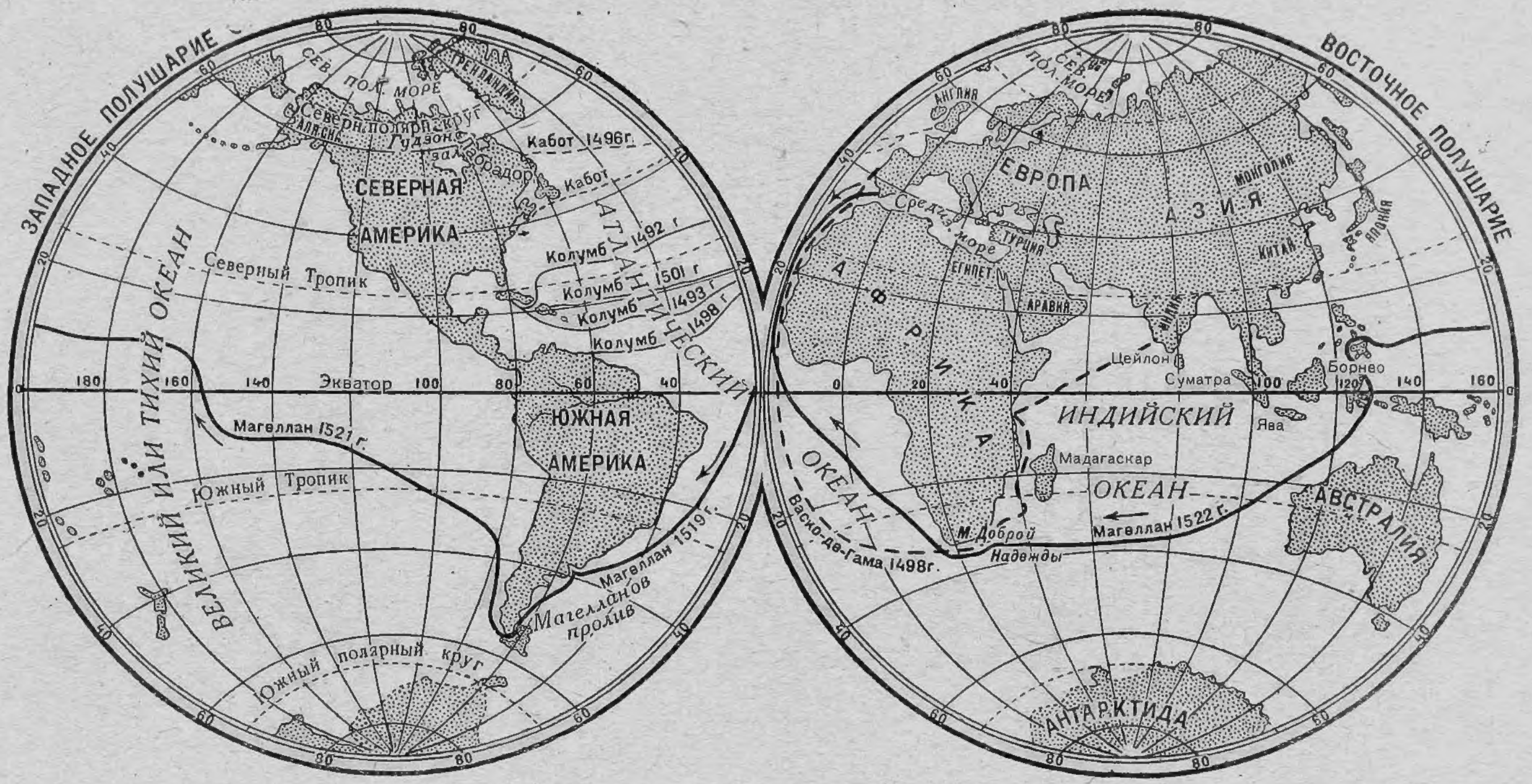
Вдруг в Англии узнают, что испанцы послали три корабля под начальством Колумба для открытия западного морского пути в Китай и Индию. Колумб вернулся из путешествия, открыв новый путь и острова Караибского моря.

Англичане встревожились. Бристольские купцы снарядили два корабля под управлением Кабота, а король дал ему грамоту, которой уполномочивал на открытие за океаном новых земель и льготную торговлю с ними.

Кабот выехал с сыном Себастианом в мае 1496 г. и, плывя на запад, через 1200 *км* достиг неизвестной земли. Кабот ликовал. Он был уверен, что достиг земли великого хана, и считал новый путь очень выгодным для Англии.

На самом деле он открыл новый американский материк на широте Лабрадора с его большими лесами.

Кабот немедленно вернулся домой с радостной вестью, а на другое лето опять отправился отыскивать китайские



Современная карта "полушарий с путями Кабота, Колумба, Магеллана, Васко де-Гама.

города и многоводные реки. На этот раз он высадился южнее, видел срубленные деревья, западни и рыболовные снасти, а жителей не видал. Корабль поплыл вдоль берега к югу, но нигде не встречались большие оживленные города, не было видно ни судов, ни населения.

Кабот вернулся домой и замышлял новое плавание. Неожиданная смерть прервала его исследования.

Каботу наследовал его сын Себастиан. Он не обладал талантами своего великого отца — его кипучей энергией и любознательностью. Но он хорошо изучил мореходную науку и считался „великим штурманом Англии".

Себастиан Кабот получил от короля новую грамоту и выехал на 4 кораблях с 300 человек для устройства колонии на новой земле. Он достиг Лабрадора, но встретил там плавучие льды и повернул к югу, а потом вернулся домой. Путь в Китай не был найден, и основать колонию на открытой земле не пришлось. Удалось захватить и привезти с собой краснокожих дикарей, одетых в звериные шкуры. Дикари ели сырое мясо и говорили на непонятном языке. Это было мало похоже на желтолицых китайцев, описанных Марко Поло, но Себастиан Кабот, как и отец его, твердо верил, что путь в Китай лежит к северо-западу от Англии.

Король и купцы, снарядившие корабли, были недовольны неоправдавшимися издержками, и обиженный моряк уехал в Испанию. В 1517 г. он вернулся и опять ездил к берегам Лабрадора. На пути часто встречались большие ледяные горы, но все же корабль плыл вперед на север и вошел вглубь Гудсонова пролива. Здесь команда взбунтовалась и потребовала возвращения домой.

Опять проход не удалось найти, и Себастиан Кабот снова уезжает в Испанию, совершает ряд путешествий в Южную Америку, попадает в тюрьму за превышение власти и по выходе из нее вновь едет в Англию.

В Англии Кабота сделали управляющим морскими делами и преподавателем космографии сына короля.

Случайно Себастиан прочитал книгу Герберштейна о путешествии по Московии. В ней он нашел известие о плавании из Ледовитого океана в р. Обь и ее приток Иртыш, который вытекает из озера Китайска (Зайсана) в глубине Китая.

Кабот сообразил: „Если по р. Иртышу можно пройти в глубь Китая, значит следует отыскать морской путь к устью р. Оби. Испанцы и португальцы завладели морскими путями в Китай и Индию и богатеют от торговли с ними, а других не пускают. Надо найти свой северо-восточный путь".

Он принял деятельное участие в снаряжении экспедиции для отыскания устья р. Оби и составил подробную инструкцию для капитана, которая сохранилась до нас.

20 мая 1553 г. три корабля под начальством Гуго Виллоуби отплыли из Англии на северо-восток. Сначала все корабли плыли вместе, обогнули Норвегию с севера и поплыли на восток. В августе буря разбросала корабли. Виллоуби отбросило на северо-восток к неизвестной земле.

Оправившись от бури, он поплыл обратно отыскивать другие суда, встретился с одним кораблем и решил зимовать в устье р. Варсиной на Мурманском берегу.

Но англичане не знали тогда, какова зима на севере. Было взято много разных товаров для Китая, а топлива, теплой обуви и одежды не заготовили. Между тем место было глухое, необитаемое и безлесное. Об этом донесли матросы, посланные по разным направлениям на поиски жилья.

На другое лето русские рыбаки нашли два корабля, богато нагруженные товарами, и — ни одного живого человека. Вся команда с капитанами, всего 64 человека, погибла от холода и цынги. Сам Виллоуби лежал в каюте. В руках у него был судовой журнал, в который он записывал все, что произошло, пока не лишился сознания.

Это были первые жертвы англичан в поисках северного морского пути в Китай.

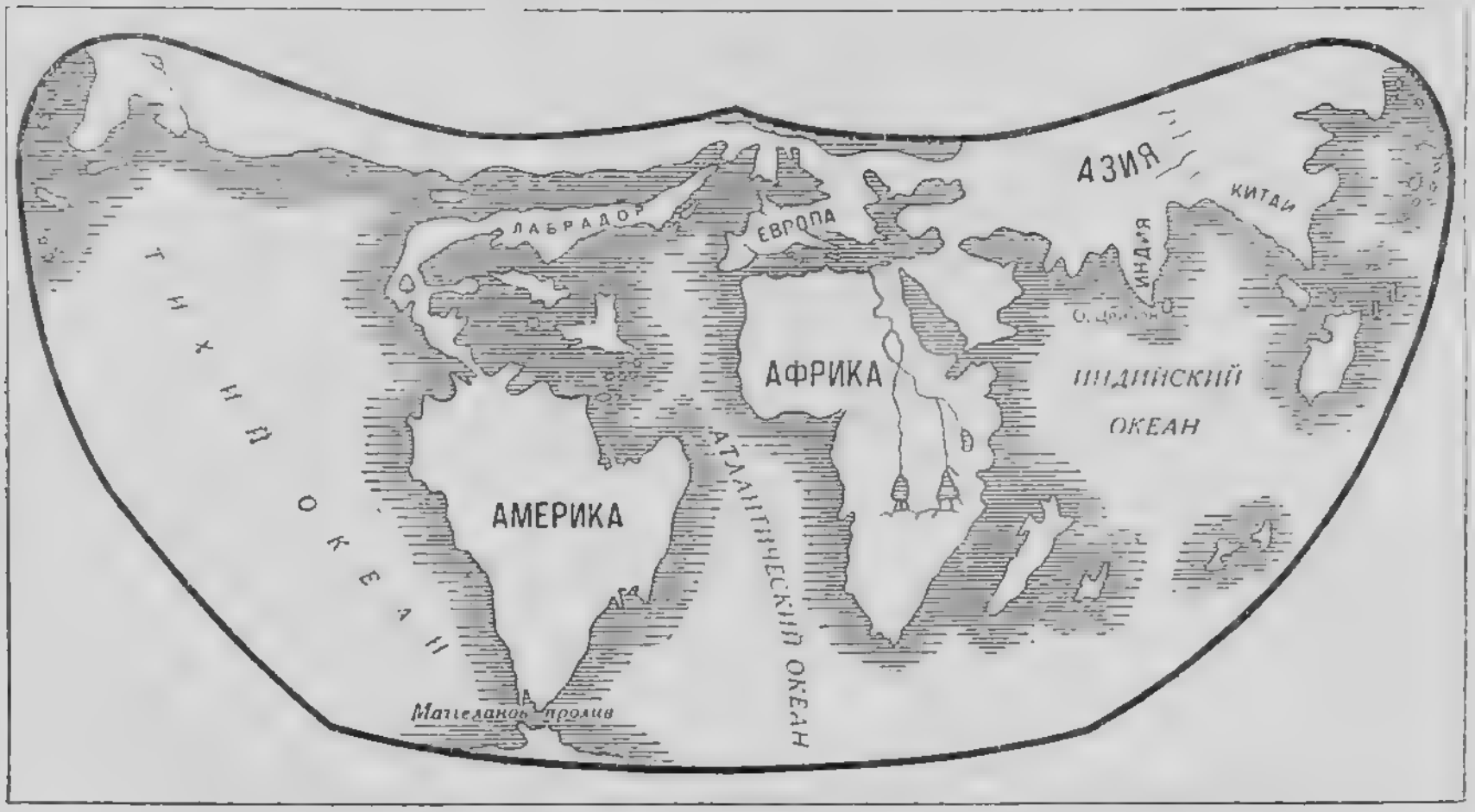
Третий корабль под командой Ричарда Ченслера скрылся от бури в норвежский городок Вардсё. Здесь около недели Ченслер поджидал другие суда, потом отправился на юго-восток, попал в Белое море и остановился в устье реки Северной Двины. Там был монастырь и рыбачья слободка.

Русские рыбаки с любопытством смотрели на большой корабль и невиданных людей в шляпах и плащах. Пришельцы говорили на непонятном языке, которого никто не знал. Послали гонцов в Москву с вестью о прибытии иностранцев.

Через несколько времени из Москвы приехали послы и с большим почетом повезли Ченслера к царю Ивану Грозному. В Москве Ченслер заключил торговый договор, выгодный для Англии, и летом вернулся домой.

С этого времени началась оживленная торговля Англии с Москвой. На месте слободки вырос большой торговый порт Архангельск.

Ченслер был назначен послом и на другой год приехал в Москву. Ему были переданы английские корабли с погибшими людьми; их отправили в Англию с новыми командами. Сам Ченслер на своем корабле выехал домой с московским послом и большим грузом товаров ценностью до 200 000 руб.



Карта Петра Апианского, 1551 г.

Однако плавание было неудачно. Судно потерпело крушение около берегов Англии. Сам Ченслер с женой и с семью русскими утонули. Погибла и часть груза.

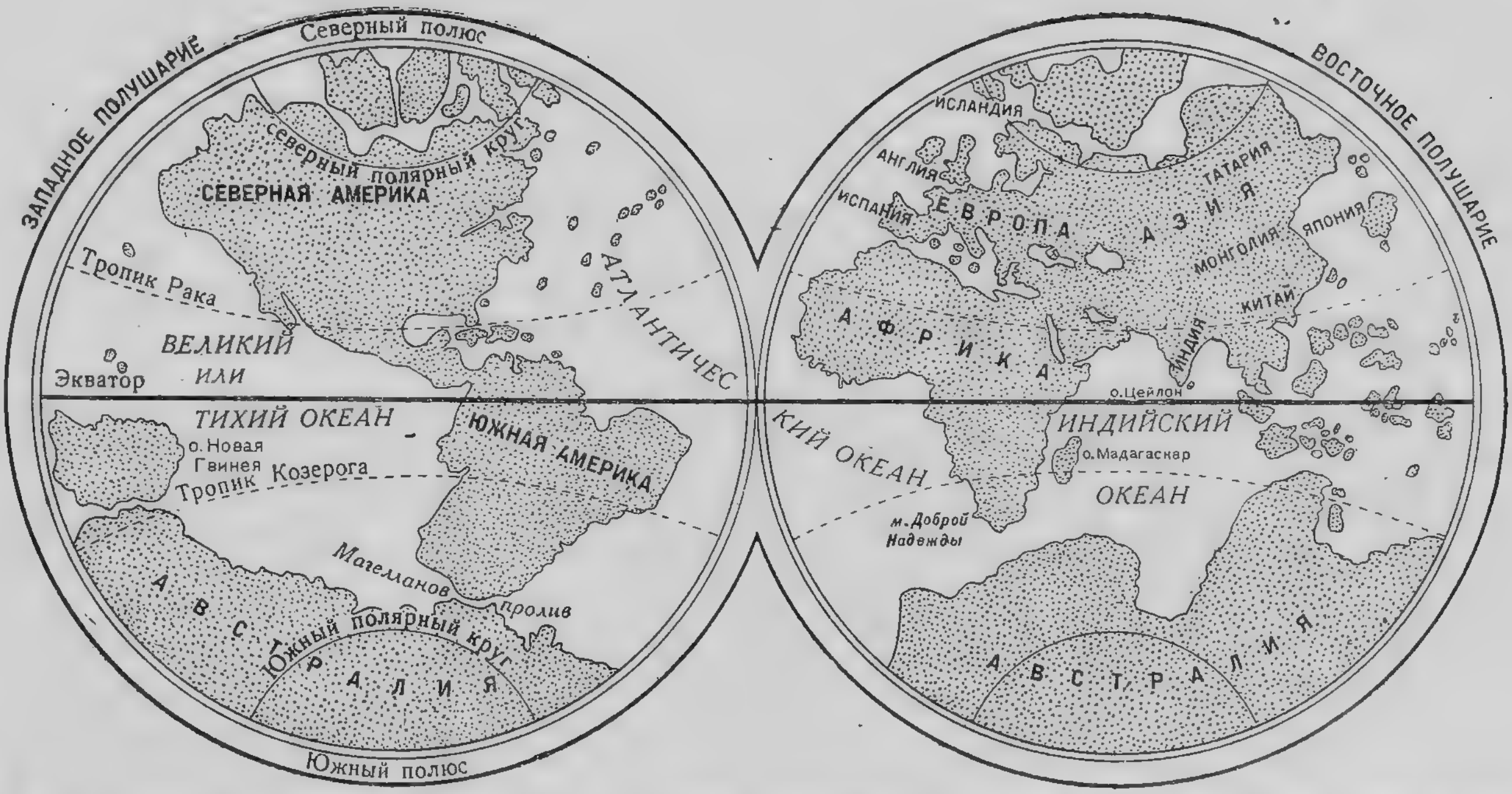
Эти неудачи не остановили торговли. В Англии образовалась частная компания купцов во главе с Себастианом Кабо-том для открытия новых стран и торговли с ними. Англия и Россия дали ей много льгот и оказывали защиту.

Но путь в Китай найден не был. Между тем английским купцам приходилось покупать восточные товары у испанцев и португальцев, владевших морскими путями через Магелланов пролив и вокруг Африки. Для Англии это было невыгодно — посредники брали большие барыши. Пробовали англичане сами ездить по их путям, но португальцы ловили английские суда с товарами и пускали ко дну.

Стремясь к обогащению, английские купцы снова заговорили об отыскании своего северного пути в Китай и Индию.

Сведущие люди утверждали: „Магеллан нашел южный проход; должен быть и северный проход. На картах Леонардо да Винчи и Петра Апианского показаны проливы на юге и севере. Ледовитое море дальше к северу должно быть свободно от льдов, потому что сильные ветры и приливы не дают морю покрываться льдом".

Граф Варвик на свои средства снарядил корабль и две барки. Суда вышли в море под начальством лейтенанта Мартина Фробишера 8 июня 1576 г. Карта пути была очень запутана. На месте огромных островов оказалось море, а действительные острова не были отмечены.



Карта полушарий Меркатора 1587 г. Она уже близка к современной карте на стр 5, а 36 лет назад была совершенно не похожа (стр. 8). Так быстро изменилось понятие о земле, благодаря открытиям XVI в.

Но Фробишер храбро плыл вперед, миновал юг Гренландии, пересек широкий пролив, несмотря на плавучие льдины, и достиг неизвестной земли (Баффиновой Земли). Он углубился в залив, названный после его именем, и вообразил, что отыскал проход, а землю принял за Лабрадор. Тогда считали, что, если обогнуть Лабрадор с севера и проплыть немного к юго-западу, можно попасть в Тихий океан. Поэтому Фробишер решил, что достиг цели, и поспешил домой, нагрузив корабли черным камнем с металлическим блеском.

Привезенную Фробишером руду дали на исследование алхимику Агнелло, который обнаружил в ней следы золота. Это заинтересовало английскую королеву Елизавету. Она назвала место нахождения руды „Мета Инкогнита“ („неизвестная цель“) и запретила говорить об открытии, чтобы не узнали иностранцы.

В 1578 г. королева послала 15 кораблей под начальством Фробишера с приказом выстроить крепость на открытой золотоносной земле и основать колонию. Вход в залив оказался загроможденным льдами. Одна барка ударилась о ледяную гору и затонула. Потом буря раскидала все суда, и им едва удалось спастись. Сам Фробишер вернулся на сильно разбитом корабле.

А тут еще обнаружилось, что золотая руда — просто медный колчедан, который совершенно невыгодно возить издалека. Об открытии Фробишера перестали совсем говорить.

В 1585 г. общество лондонских купцов отправило на северо-запад опытного моряка Джона Дэвиса. Дэвис считался научно образованным человеком в то время, был знаком с учеными географами и их картами. Он не раз говорил и писал:

„Проход, несомненно, есть, только его надо разыскать. Весь север Америки состоит из густого скопления островов“.

Дэвис три раза пускался в плавание, а желанного прохода так и не нашел. Но исследования его принесли огромную пользу Англии.

Дэвис проплыл по широкому проливу между Гренландией и Баффиновой Землей до 72° с. ш. и обследовал берега. Пролив этот потом назвали его именем. Плавание в нем было очень затруднительно по причине плывущих к югу огромных льдин. Но здесь Дэвис заметил множество китов, а это вызвало в Англии новый китовый промысел. Сюда устремились многочисленные китоловные суда, и в этом трудном промысле закалились многие моряки Англии.

После третьего плавания Дэвиса наступает перерыв, так

как не находилось средств на новые поездки. Англия тогда вела войну с Испанией, и корабли были нужны.

Тогда Дэвис решил проплыть в Индию вокруг Африки, дальше пути португальцев. Однако его заметили и прогнали после боя. Настойчивый моряк все же проник в южные моря, открыл новые земли и погиб в бою с малайцами.

А в это время Англия победила Испанию и принудила ее к миру в 1603 г.

Благодаря этой победе южный путь в Китай через Магелланов пролив был открыт для Англии, но этот путь оказался очень далеким и мало надежным, потому что участились нападения морских пиратов. Взоры попрежнему устремлялись на север в надежде отыскать более краткий и безопасный северо-западный проход.

С 1607 г. Англия снаряжает новые экспедиции на север с знаменитым моряком Генри Гудсоном.

Гудсон решил проехать в Китай прямым путем, через северный полюс. В то время считали, что у полюса море совершенно свободно от льдов, а лед скопляется только в узких проливах близ берегов. Два раза Гудсон пробовал подняться вдоль восточного берега Гренландии, доходил выше о. Шпицбергена до 80° 23′ с. ш. Дальше сплошные льды загородили путь и заставили вернуться.

Третье путешествие Гудсон совершил на голландском корабле, перейдя на службу в Голландию. Он осмотрел все бухты, заливы и проливы в северной части Америки. Плывя узким пресноводным проливом, Гудсон догадался, что это большая широкая река. Ее после назвали Гудсоном. На ней теперь стоит г. Нью-Йорк, основанный по указанию Гудсона голландскими переселенцами. Потом у них отняли это место англичане.

От Гудсона же узнали в Англии и Голландии, что у северных берегов Шпицбергена водятся большие стада китов. Китоловы создали там промысловую колонию.

В 1610 г. Гудсон отправился в четвертое путешествие на английском корабле, перейдя на службу в Англию. Мимо берегов Исландии он прошел к Гренландии, спустился к югу и, плывя на запад, добрался до полуострова Лабрадор. Гудсон осмотрел все бухты с севера и проливом, названным позже его именем, обогнул полуостров, углубясь в обширный залив, названный Гудсоновым. Но сам Гудсон принял его за Тихий океан и полагал, что открыл северо-западный проход.

Считая задачу выполненной, Гудсон повернул обратно, но льды загородили дорогу. Это вызвало зимовку во льдах. Зимой появилась цынга и обнаружились признаки непо-

винования команды. В июле 1611 г., когда судно освободилось от льда, вспыхнул бунт. Неизвестно, что вызвало этот бунт, но зачинщиком оказался некто Генри Греен, которого Гудсон ребенком приютил у себя дома и дал воспитание.

Заговорщики ночью напали на Гудсона, связали его вместе с сыном и восемью больными матросами. Их посадили в открытую шлюпку без пищи, оружия и припасов и пустили в открытое море. Так и погиб бесследно в волнах этот замечательный исследователь.

Когда корабль вернулся в Англию, часть матросов, мучимых раскаянием, сообщила о поступке с Гудсоном. Правительство немедленно послало два судна на поиски. Они объехали весь Гудсонов залив, но никаких следов не нашли.

Капитан одного судна сделал сообщение о том, что приливная волна в Гудсоновом заливе идет с запада, а это указывает на связь с Тихим океаном. Сообщение было неверное, но оно вызвало новую экспедицию Вильяма Баффина.

В 1616 г. Баффин отправился Дэвисовым проливом и проник до 78° с. ш. в огромный залив, который после назвали Баффиновым заливом, а огромный остров к западу от него — Баффиновой Землей.

На обратном пути Баффин заметил узкий проход к западу. Это и был так долго отыскиваемый проход. Но Баффин не догадался об этом и счел его узким заливом. Он торопился домой ввиду начавшейся на корабле цынги.

С тех пор никто до XIX в. не пытался исследовать этот мнимый залив. Авторитет Баффина как ученого географа и смелого моряка был так велик, что его мнения принимались на веру. Даже назначенное парламентом вознаграждение в 200 000 руб. за открытие прохода никого не соблазняло.

Англичане прекращают свои поиски на двести лет.

СТРЕМЛЕНИЕ ГОЛЛАНДЦЕВ ПРОНИКНУТЬ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ АРКТИКУ.

Приключения Брюнеля. — Путешествия Ная и Виллема Баренца — Открытие острова Шпицбергена. — Зимовка Баренца на Новой Земле и смерть его.

По соседству с англичанами на низменном берегу Северного (Немецкого) моря живут голландцы. Земля их, болотистая, безлесная, раньше заливалась морем во время бурь и приливов. Но голландцы упорно воевали с морем и загородили берег плотинами. Потом они стали понемногу отвоевывать землю у моря, прокладывая плотины и выкачивая воду ветряными мельницами. Болота внутри страны они осушили и обратили в луга или поля, проложили повсюду каналы.

В результате упорного, настойчивого труда у голландцев развились молочное скотоводство и земледелие, а в городах возникли ремесла и торговля. Близость моря приучила к мореплаванию и рыбной ловле. Голландцы с давних пор научились хорошо строить суда, вели морскую торговлю, захватывали и грабили заморские страны. Голландские купцы соперничали с английскими и подобно им были заинтересованы в открытии северного морского пути в Китай и Индию.

Когда англичане завели торговые сношения с русскими, голландцы тоже постарались завести с Москвой торговлю, несмотря на противодействия англичан. Голландец Брюнель явился в Архангельск как уполномоченный на заключение торгового договора. Но русские власти по указанию англичан заключили его в тюрьму как шпиона. Через несколько лет доверенный купцов Строгановых исходатайствовал освобождение Брюнеля из тюрьмы и взял его к себе на службу. По делам

Строгановых ему приходилось плавать по морю вдоль берегов Сибири, и он узнал путь в р. Обь.

Вернувшись на родину, Брюнель стал доказывать, что он может пробраться в Китай через Карское море. Ему поверил один купец и дал судно с товарами для торговли с Китаем.

Плавание однако было неудачно. Брюнель не мог из-за льдов проникнуть в Карское море. На обратном пути судно погибло в устье р. Печоры

Неудача не остановила голландцев.

15 июня 1594 г. четыре судна, снаряженные на частные средства, вышли из Голландии и, дойдя до Мурмана, разделились. Два корабля под командой Виллема Баренца отправились к северной части Новой Земли и дошли до 78° с. ш. С высоты мачты обнаружили сплошные льды к северу от Новой Земли. Ни малейшей возможности не было проникнуть дальше. Поэтому Баренц решил плыть обратно к югу. У о. Долгого оказались два других судна под командой Корнелия Ная.

Суда Ная направились к о. Вайгач, но бури, туманы и льды долго затрудняли плавание. Все же дошли до острова и увидали, что море покрыто плавучим лесом с корнями и сучьями. Лес, очевидно, попал в море из большой реки. На о. Вайгач нашли много идолов грубой работы и могилы с крестами. На одном мысу насчитали до 300 идолов. Дальше нашли небольшую лачугу с идолами лучшей работы.

Через Югорский Шар оба корабля вошли в Карское море и поплыли близ берега. Вскоре они попали в Тазовскую губу с открытой водой. Най принял ее за устье р. Оби и решил, что задача выполнена — найден проход в р. Обь. Поэтому все четыре корабля вернулись домой с радостной вестью.

Открытие было столь важно, что немедленно снарядили 7 судов под начальством Ная и Баренца. Шесть судов нагрузили товарами для Китая, а седьмое должно было вернуться с вестью о проходе через грозное Карское море. Но сборы в путь затянулись, и суда вышли очень поздно.

Сначала суда шли вместе, потом один отряд отделился в Белое море. Остальные суда поплыли дальше на восток. После опасного перехода и борьбы со льдами суда подошли к Югорскому Шару. Но он был закрыт льдами, и пришлось встать на якорь у о. Вайгач.

12 сентября удалось проникнуть в Карское море. Оно было сначала свободно от льдов. Вдруг поднялся сильный северо-западный ветер, который нагнал льды навстречу судам.

Пришлось укрываться в бухте. На совещании все высказались за возвращение домой. Один Баренц не соглашался. Он советовал перезимовать на месте или подняться по западному берегу Новой Земли. По его мнению, на севере льдов меньше и путь открыт.

Решили подождать еще немного, но потом повернули назад. Всех страшила зимовка, так как люди были измучены тяжелой борьбой со льдами и бурями и начиналась страшная болезнь — цынга.

Обратный путь совершили благополучно, хотя и с большими опасностями. Экспедиция не оправдала надежд, поэтому правительство не признало нужным тратить средства на новые плавания.

Но голландцы — народ упорный. Городской совет г. Амстердама снарядил два судна, и в следующем году, 18 мая, они отплыли на север. На судах поехал и Баренц в качестве штурмана. Он был убежден, что надо объехать с севера Новую Землю.

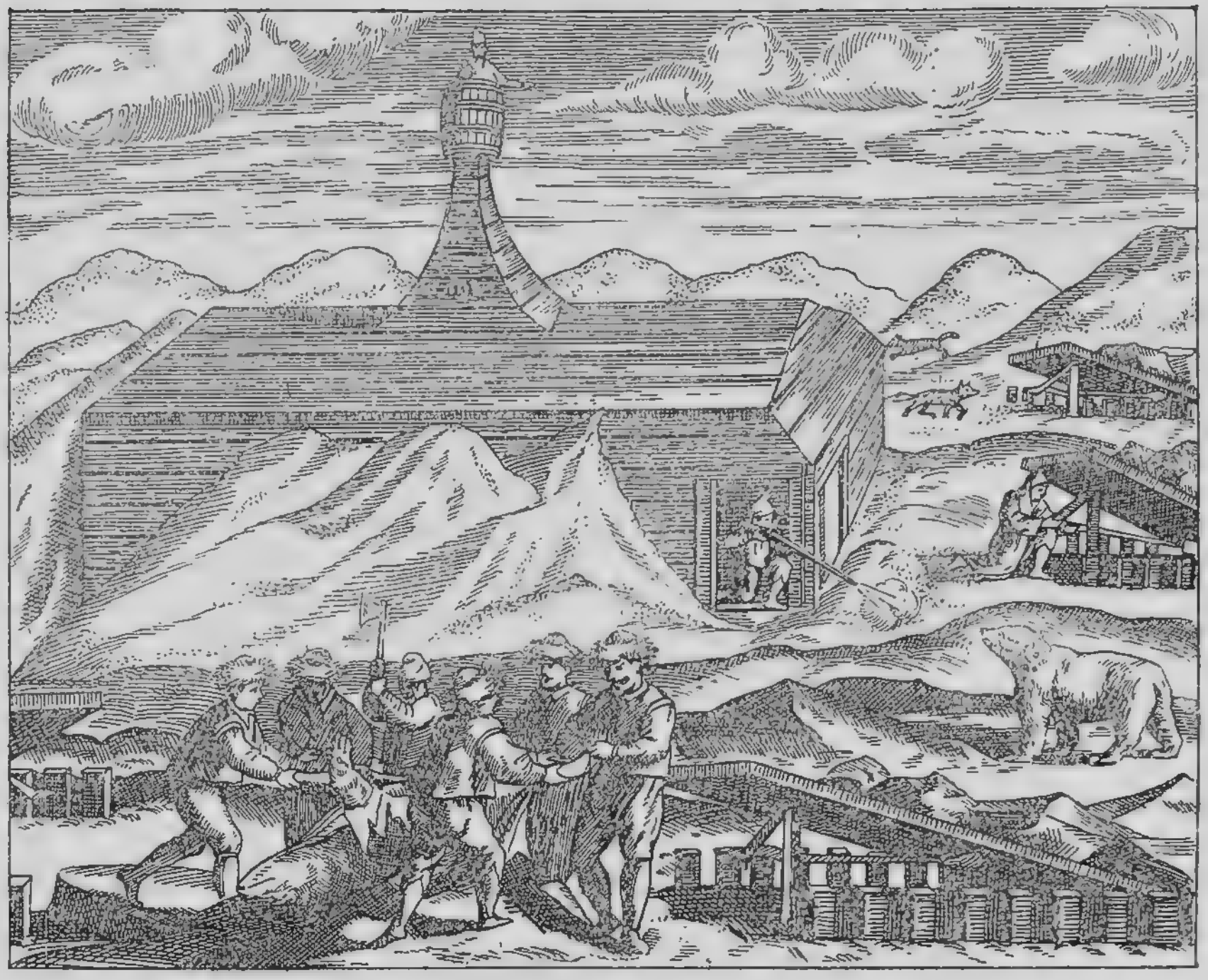
Он говорил: „Знаменитый географ Меркатор доказал, что быстрые переходы от прилива к отливу и частые ветры препятствуют образованию льда на крайнем севере. То же говорит и наш географ Петр Планций, да и мой опыт убеждает меня, что они правы".

Капитан Рийп повел суда прямо к северу. Скоро показался остров; на нем убили большого белого медведя и поэтому дали острову название Медвежий. Через 8 дней показались живописные горы новых островов. Их назвали Шпицбергеном (что значит „островерхие горы"). Произвели определение места; оказалось 80° с. ш. Это были северные берега островов, открытых норвежцами в 1194 г. и названных ими Свальбардом (что значит „холодный край").

Здесь произошел спор, и корабли разделились. Рийп повел свое судно на север, к восточным берегам Свальбарда, но попал в непроходимый лед и вернулся домой.

На другом судне команда с капитаном подчинилась влиянию Баренца. И это вполне понятно. Баренц пользовался среди моряков славой знатока дальнего севера, дважды плававшего к Новой Земле.

Взяли курс на восток и переплыли поперек море, названное после Баренцовым. Скоро дошли до Новой Земли, поплыли на север и с большим трудом обогнули остров к востоку. Там оказались сплошные массы льда. По временам их отгоняло ветром от берега, и корабль проходил. Плыли вдоль восточного берега к югу, чтобы при первой возможности пробиться на восток.



Дом Баренца снаружи. (Из книги де-Вера.)

Однако время было упущено. Удалось спуститься только до 76° с. ш. Здесь в одной бухте 5 сентября корабль затерло льдами, которые раздавили его как ореховую скорлупку, подняв на ледяной холм.

С этого времени начались тяжкие страдания команды, о которых потом узнал весь мир из книги спутника Баренца — де-Вера. Он подробно и правдиво описал все плавание Баренца и его трагический конец. Из этой книги узнали, какие ужасы таит в себе далекий Север. Это была первая зимовка европейцев, заехавших так далеко.

В план Баренца входила зимовка у Новой Земли. Но он не знал зимней стужи в этих местах, бурь и метелей, ужасной темноты в течение почти трех месяцев. Гибель судна привела команду в ужас. Но Баренц не растерялся. Он успокоил матросов тем, что, перезимовав в бухте, они летом, обогнув с севера остров, спустятся на лодках к югу и встретят русских рыбаков.

На берегу валялось много деревьев, выброшенных морем. Баренц предложил выстроить просторный теплый дом. Но матросы были утомлены продолжительной борьбой со льдами,

9237

Дом Баренца внутри. (Из книги де-Вера.)

и дело подвигалось медленно. Однако к 12 октября дом был готов. Стены и крышу обшили досками с корабля, на крыше сделали вышку из бочки и установили сторожевую охрану.

Внутри дома устроили нары для спанья, а посреди пола сложили очаг, в котором всегда горел огонь. Дым выходил в широкое отверстие в крыше. Из большой бочки устроили баню, и команда в ней часто мылась.

Этот дом спас матросов от гибели. Зима была очень холодная. Замерзли в бочках спиртные напитки, и лед выпирал из бочек дно. Нары и пол покрывались льдом.

Дров для топлива требовалось много, за ними приходилось ходить далеко по берегу. Попробовали жечь каменный уголь с корабля, но едва все не погибли ночью от угара.

В довершение несчастья солнце в последний раз показалось на миг 14 ноября и скрылось до весны. Настала долгая полярная ночь. Голландцы и не подозревали, что им придется жить во тьме целые месяцы. Только луна по временам освещала мрак бледным светом, да звезды ярко сияли на небе. Величественные северные сияния приводили матросов в изумление и суеверный страх.

Прокладка пути во льдах. (Из книги де-Вера.)

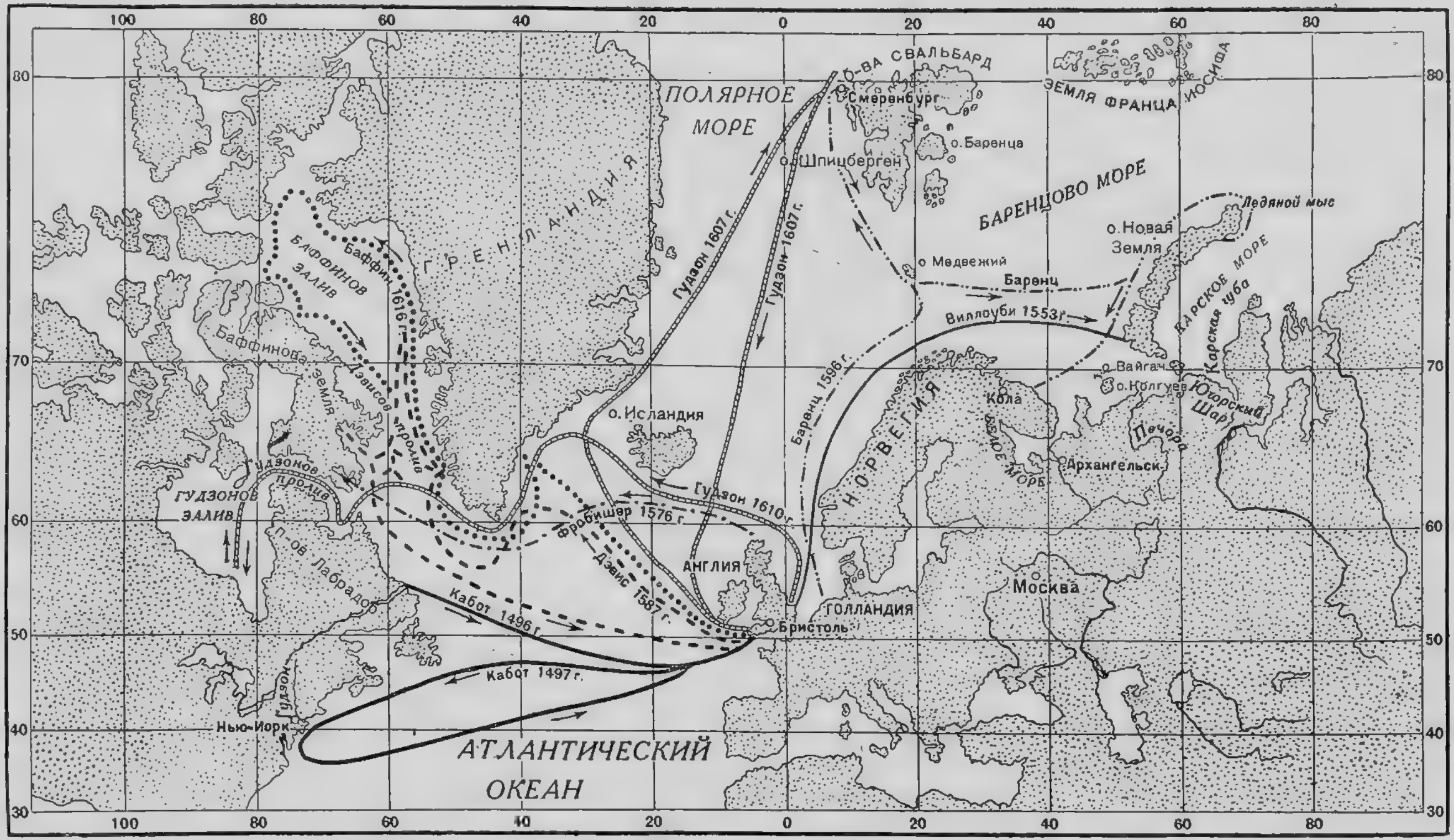
Вьюги и метели наметали горы снега кругом дома, так что приходилось пробивать глубокий туннель или вылезать через дымовое отверстие. Но снег хорошо защищал жилище от выдувания ветрами тепла, задерживая его внутри.

Баренц всеми способами поддерживал в матросах бодрость духа. При хорошей погоде делали прогулки, устраивали игры, стреляли в цель, ходили на охоту.

Немало хлопот доставляли белые медведи. Их было множество на острове. Голод заставлял их производить дерзкие нападения на людей. Медведи подходили к жилищу, гнались за матросами, собиравшими дрова, залезали на судно за провизией. Отбивались от них выстрелами, топорами, копьями.

Медведи беспокоили команду до наступления полярной ночи, потом скрылись. Появились во множестве голодные полярные лисицы, или песцы. На них строили западни из тяжелых досок. Мясо песцов, как и медведей, шло в пищу, а шкурки — на воротники. В средине зимы и песцы исчезли.

Зима тянулась долго. Казалось, и конца ей не будет. Недостаток свежей пищи, чистого воздуха и движений вызвал



Карта плаваний Кабота, Фробишера, Дэвиса, Гудсона, Баффина, Виллоуби, Баренца в XVI–XVII вв.

страшную болезнь — цынгу. У больных опухали и загнивали десны, силы убывали, больные бредили и умирали в страшных мучениях. Всего умерло 5 человек.

2 февраля впервые показалось солнце, но морозы продолжались. Первые признаки весны обнаружились только 7 мая, когда у дома появилась птичка.

Исстрадавшиеся матросы чрезвычайно обрадовались этому вестнику лета и стали готовиться в путь. Море очистилось от льда, однако корабль не годился к плаванию. Пришлось отрывать из снега две большие лодки и чинить их. Но люди ослабели, и работа подвигалась медленно. А тут еще ветер по временам нагонял лед к берегу, и матросы падали духом.

Баренц, сам больной, ободрял матросов надеждой на близкое освобождение. Он говорил:

— На лодках с запасами пищи мы легко обогнем с севера Новую Землю и выедем на запад. Там льдов меньше. Мы спустимся к югу вдоль берега и встретим русских рыбаков.

Авторитет Баренца был так велик, что люди верили ему и удваивали усилия.

Наконец, лодки были готовы и нагружены оставшимися припасами. Баренц написал краткий отчет о своем путешествии с зимовкой на Новой Земле и, вложив отчет в чехол от ружья, повесил в дымовое отверстие.

24 июня 1597 г. рано утром обе лодки вышли в море и поплыли на север. Море было бурное, но все же 30 июня поднялись до Ледяного мыса. Здесь команда понесла самую тяжелую потерю — умер сам Баренц, герой и вдохновитель всей экспедиции.

При отплытии с зимовки Баренц был так слаб, что его снесли в лодку. Но никто не думал о близком конце. Он шутил попрежнему, входил во все подробности плавания, исправлял карту. Потом он попросил пить, но едва успел напиться, как ослабел и внезапно скончался.

Современники считали Баренца бескорыстным, благородным человеком. Он умел читать латинские книги, что тогда считалось признаком учености, с юности он увлекался землеведением, был знаком с учеными географами. География обязана ему многими выдающимися сведениями и открытиями. Он составил карту Новой Земли, которая при проверке Седовым в 1912 г. оказалась вернее позднейших карт.

Похоронив на берегу своего вождя, моряки отправились дальше, обогнули северный конец Новой Земли и поплыли к югу. Целый месяц плыли, борясь со льдами и бурями. Приходилось лодки вытаскивать на лед, укрываться от бурь в бухтах. Припасы быстро приходили к концу.

7 августа в Строгановской бухте встретились две лодки русских рыбаков. Рыбаки отнеслись с живым участием к пострадавшим голландцам и снабдили их пищей. Поплыли дальше с новыми силами, и 12 сентября достигли г. Колы. Здесь оказался корабль Рийпа, который успел уже из Голландии съездить в Архангельск и возвращался нагруженный русскими товарами. 8 ноября голландцы, считавшиеся погибшими, высадились в Амстердаме при радостных криках народа. Из 18 человек команды вернулись 12.

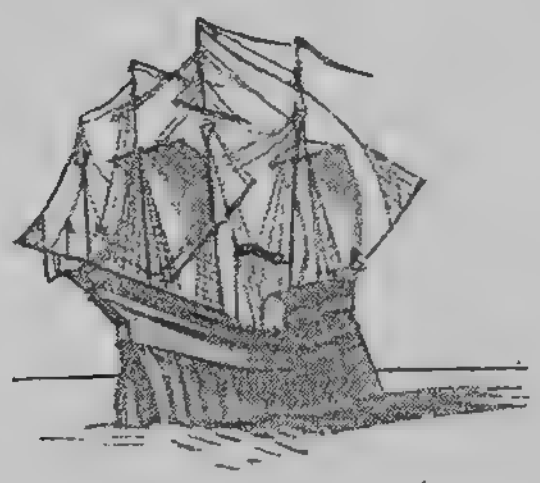
Описание путешествия и зимовки Баренца вышло отдельной книгой. Книгу перевели на разные языки и издавали много раз. Все читали и перечитывали простой рассказ о героической борьбе с суровой природой группы смельчаков, заброшенных в ледяную пустыню, в царство холода и мрака. Книга де-Вера была самой популярной в те времена.

Почти 300 лет место зимовки Баренца оставалось неизвестным. Но в 1871 г. норвежец Карсен случайно набрел на покинутое строение и по разным вещам в нем догадался, что это дом Баренца. После был найден в дымовом отверстии и отчет Баренца. Из отчета узнали, что описание де-Вера как очевидца вполне достоверно.

Гибель Баренца не остановила дальнейших попыток. Голландцы снаряжали новые корабли, но все поездки были неудачны. Постепенно складывалось убеждение, что северо-восточный проход найти невозможно.

В то же время, по указаниям Баренца и Гудсона, голландские рыбаки устремились в Баренцово море и к о-вам Свальбарда на ловлю китов. Китовый промысел отвлек все внимание от поисков путей в Китай.

Голландцы на о. Амстердаме основали г. Смеренбург (Ворванск) с огромными жироварнями и рыбосушилками. В гавани собиралось одновременно до 300 судов, и население достигало летом 18 тыс. чел. За 170 лет было убито 57 590 китов и получено прибыли 37 млн. зол. руб. Потом промысел замирает, так как хищническое хозяйство привело к истреблению китов. В 1815 г. уже не заходило ни одно судно.



ПЛАВАНИЯ И ОТКРЫТИЯ РУССКИХ МОРЯКОВ.

Плавание казака Дежнева из р. Колымы до Камчатки. — Плавания Беринга и его открытия. — Великая северная экспедиция. — Малыгин и Скуратов. — Овцын. — Прончищев. — Братья Лаптевы. — Челюскин. — Размыслов. — Открытие Алеутских о-вов и Аляски. — Плавания Ложкина и Шалаурова. — Открытие Ляховских и Новосибирских о-вов. — Мамонтова кость и мамонты. — Анжу. — Путешествия Врангеля. — Литке. — Пахтусов. — Циволка. — Крузенштейн младший.

О плаваниях на север русских моряков в XVI и XVII вв. до нас дошло мало сведений. Русские моряки были малограмотны, записей и дневников не вели. Иностранцы же отмечали, что русские — опытные и смелые мореплаватели, знают пути на о-ва Груманд (Свальбард), Колгуев, Новую Землю, плавают в рр. Обь и Енисей.

В Тазовской губе был основан в 1601 г. г. Мангазея, торговавший пушниной. Туда плавали через грозное Карское море из рр. Двины, Мезени и Печоры на небольших плоскодонных судах — кочах в 7 *т*. Это давало возможность плыть морем близ берега, а потом по речкам и дальше волоком из одной речки в другую поперек полуострова Ямала до Тазовской губы. Путь считался очень трудным и опасным по Карскому морю, иногда совсем непроходимому из-за льдов в южной части.

Наиболее смелыми моряками были сибирские казаки. Они выходили из рек в море и плыли на большое расстояние, борясь с бурями и льдами. На маленьких судах они не заплывали далеко от берегов и в случае бури высаживались на землю, а при встрече со льдами становились на зимовку.

Сохранилось описание плавания казака из г. Якутска Семена Ивановича Дежнева, составленное им самим. Описание найдено в Якутском архиве академиком Миллером.

Он узнал, что на востоке есть большая река Анадырь, богатая рыбой, и захотел ее найти. В 1647 г. четыре плоскодонных судна под начальством Дежнева вышли в море из устья р. Колымы. Они поплыли на восток на парусах и веслах, но не могли пробиться через льды и вернулись назад.

На другой год вышли в море 7 судов, но 4 из них, вероятно, вернулись скоро домой, а 3 судна под командой Дежнева дошли до Шелагского мыса. Здесь одно судно разбилось, и команда пересела на два других. Суда обогнули весь Чукотский полуостров и дошли до устья р. Анадырь.

В своем описании плавания Дежнев кратко говорит о своих открытиях: „А с Колымы-реки итти морем на Анадырь-реку есть нос, вышел в море далеко. А против того носу есть два острова, на тех островах живут чукчи (вероятно, эскимосы). А лежит этот нос промеж север на полуночник (север и северо-восток). А в русскую сторону (запад) носа признак — вышла речка. А ходу от носа до Анадыри-реки трое суток".

Здесь совершенно ясно описывается мыс, названный потом Дежневым. Это — восточная оконечность Азии. Значит, еще в то отдаленное время было сделано важное открытие прохода из Северного полярного моря в Тихий океан. Иностранцы же об этом совершенно не знали и даже думали, что Азия соединяется с Америкой перешейком.

От устья р. Анадыри Дежнев поплыл вдоль берега Азии на юго-запад. Здесь буря разделила суда. Судно Дежнева с 24 спутниками выбросило на берег за р. Анадырь. Отсюда они пошли пешком по берегу.

Дежнев описывает так: „Шли мы все в гору, сами пути не знаем, голодны и холодны, наги и босы. А шел я, бедный Семенка, до Анадыри с товарищами ровно десять недель. Попали на Анадырь-реку внизу, близко моря".

Дорогою от голода погибло 13 человек, остальные остались зимовать в землянках. Летом построили два судна, поднялись вверх по реке, нашли удобное место и остались еще зимовать. На месте этой второй зимовки впоследствии возник г. Анадырск.

Летом Дежневу удалось встретиться с группой людей под начальством казака Моторы. Они пробрались до Анадыри сухим путем от р. Колымы. Казаки соединились и двинулись к р. Колыме. Дорогой Мотора был убит в стычке с местными жителями, а Дежнев пути не знал.

Он решился пойти на юг и добрался до Камчатки. Здесь туземцы рассказали, что судно с Дежневым занесло бурей на Камчатку. Вся команда погибла зимой от цынги и в боях с коряками.

С Камчатки Дежнев после трудного и долгого пути добрался до своего города Якутска и представил воеводе отчет о плавании и открытии.

Отчета в Москву не послали, и там не знали о сделанном открытии. По совету немецкого ученого Лейбница Петр I снаряжал экспедиции для выяснения, соприкасается ли Азия с Америкой.

Последняя экспедиция под начальством Беринга состоялась в 1728 г. Беринг вышел из Нижне-Камчатска на боте „Гавриил" 13 июля. Погода стояла хорошая. Шли вдоль берегов Азии до мыса Дежнева, где заметили поворот на запад. Беринг продвинулся еще на 200 *км* к северу и правильно заключил, что прошел проливом, отделяющим Азию от Америки. Пролив этот и море к югу от него потом были названы Беринговыми.

Беринг был выдающимся моряком того времени. Русское правительство поручило ему огромное дело — изучить и нанести на карты все северные берега Сибири с выходом в Тихий океан.

Предприятие получило название Великой северной экспедиции. В ней принимало участие 580 человек.

Беринг разбил экспедицию на пять отрядов и поручил каждому отряду обследование определенного участка.

Первый отряд выехал из г. Архангельска к устью р. Оби. Карское море загородило путь. Только после двух лет упорной борьбы со льдами и бурями удалось Малыгину и Скуратову пробраться в р. Обь. Берега были обследованы и нанесены на карту. Именем Малыгина назван один из советских ледоколов.

Второй отряд спустился по р. Оби до устья, но встретил массу льда и вернулся в г. Березов. На другое и третье лето попытки были тоже неудачны. Только на четвертый год Овцыну удалось достигнуть устья р. Енисея.

Третий отряд начал работы от устья р. Лены на запад под начальством капитана Прончищева со штурманом Челюскиным. В первое лето он успел доплыть до устья р. Оленека и здесь остановился на зимовку. На другое лето немного не дошли до мыса, названного позже именем Челюскина, — помешали туманы и льды. Пришлось вернуться назад. В дороге Прончищев умер от цынги. Штурман Челюскин довел судно до места зимовки.

В 1741 г. лейтенант Харитон Лаптев с штурманом Челюскиным вышли весной из устья р. Хотанги с целью объехать Таймырский полуостров, но попытка не удалась.

На другой год снова вышли в море, но льды помешали проникнуть на север. Поэтому Челюскин с частью экипажа пошел пешком и 18 мая добрался до мыса, вдающегося далеко в море. Он пишет: „Сей мыс каменный, приярый, высоты средней, около него льды гладкие, торосов нет".

После назвали его, как упомянуто уже, мысом Челюскина. Это самая северная оконечность Азии. Морем обогнуть мыс никому тогда не удавалось, так как подвижные льды близко подходят к берегу.

Четвертый отряд под начальством Ласиниуса вышел из устья р. Лены и прошел на восток 130 *км*, но встретил ловучие льды и был вынужден остановиться на зимовку в устье одной речки. Эта зимовка была очень несчастлива — от цынги умерли 52 матроса и сам начальник Ласиниус.

На другое лето четвертый отряд в новом составе под начальством Дмитрия Лаптева вышел в море, но должен был вернуться, встретив на пути массы льда. Потом он еще несколько раз пытался пробиться на восток, но безуспешно. Вся часть побережья до мыса Дежнева осталась без карты.

На зимовках Д. Лаптев поил команду настоем из кедровых шишек, кормил сырой рыбой и заставлял постоянно двигаться. Поэтому за зиму не потеряли ни одного человека.

В ознаменование заслуг Лаптевых море на восток от Таймырского полуострова назвали морем Лаптевых.

Пятый отряд под начальством самого Беринга обследовал Охотское море и берега Камчатки до мыса Дежнева. Были открыты Командорские острова, и вблизи одного из них судно потерпело крушение. Высадились на необитаемый и неизвестный раньше остров без припасов и снаряжения. Команда была истощена, и от цынги большая часть погибла, едва успевали хоронить. 19 декабря 1741 г. умер и сам Беринг. Никто не надеялся на избавление, но случайно заехал корабль и спас остальных. Остров потом назвали Беринговым.

В 1768 г. штурман Размыслов произвел первое описание Новой Земли по поручению архангельского губернатора. В приказе было написано проехать в р. Обь через Карское море, а на Новой Земле произвести розыски полезных ископаемых, особенно серебряных руд, о которых ходили слухи.

В приказе говорилось: „Какие есть руды, ключи, воды, травы, деревья, каменья или соль-самосадка, а ежели можно из зверей, птиц и каменьев произвесть пробы, показать их при рапорте".

10 июля Размыслов выехал на старой кочмаре купца Бармина с кормщиком Чиракиным, который раньше открыл проход в Карское море чрез Маточкин Шар. 15 августа дошли до Маточкина Шара, а 30 августа увидели Карское море совсем без льдов. Но плыть до р. Оби на старом маленьком судне не решились, вернулись в пролив и зимовали в бухте Белужьей.

Из плавника сложили избушку и в ней провели 316 суток в тяжелых условиях. С ноября до февраля была сплошная ночь, и от цынги погибло 4 человека, в их числе сам Чиракин. На другое лето опять плавали в Карское море на починенном судне, но едва не погибли, потому что открылись щели.

Исследования Размыслова показали, что никаких ценных камней и руд нет на Новой Земле. Он впервые нанес на карту берега Маточкина Шара и часть острова. Эти изыскания следует дополнить открытиями, сделанными промышленниками.

Русские купцы, торговавшие камчатскими бобрами, построили в г. Охотске судно и посылали его в течение 6 лет к восточным берегам Камчатки на ловлю бобров и открытие островов. В 1745 г. были открыты западные Алеутские острова. Потом плавания участились, открыли много мелких островов, а в 1768 г. открыли полуостров Аляску, которую Россия официально присоединила к своей территории[1].

В 1760 г. Савва Ложкин отправился на промысел к восточным берегам Новой Земли. Туда не заходили промысловые суда, боясь льдов. Ложкин прошел Карские ворота и поплыл Карским морем на север. Он провел две зимы на восточном берегу и на третье лето объехал острова с севера, мимо Ледяного мыса. Подробных сведений об этой интересной поездке не сохранилось. Но она показала, что Новая Земля с севера и юга омывается морем.

Не менее значительно путешествие якутского купца Никиты Шалаурова. Получив разрешение на плавание, он в 1760 г. отправился с приятелем своим Баховым вниз по р. Лене, вышел в море и достиг р. Яны, где пришлось встать на зимовку, так как дальше не пустили льды.

На другое лето, когда льды разнесло, двинулись на восток, все время держась близ берега. Доплыли до Медвежьих островов и попали в пловучий лед. Пришлось зазимовать в устье р. Колымы.

На берегу построили избу, обнесли ее снежным валом, установили на валу пушки с корабля и занялись рыбной лов-

[1] В 1867 г. русское правительство продало Аляску США за ничтожную сумму. Американцы нашли в ней богатейшие залежи золота, в сотни раз превышающие уплаченные деньги.

лей и охотой на диких оленей. В пище недостатка не было. Однако цынга забралась к ним и похитила Бахова.

Как только наступило лето и море немного очистилось от льдов, Шалауров опять поплыл на восток. Вскоре судно очутилось среди льдов, его понесло течением и прибило к берегу песчаного мыса у входа в Чаунскую губу.

Шалауров обошел на судне всю Чаунскую губу и описал ее берега. Во все время плавания он наносил на карту береговую линию и записывал в подробностях все, что наблюдал.

Между тем приближалась зима. Решили опять ехать на зимовку в свою избу на р. Колыме.

На третье лето Шалауров вновь хотел плыть в Чаунскую губу. Но команда взбунтовалась и заставила его вернуться.

Страсть к путешествиям не улеглась в беспокойной натуре. Шалауров добился пособия казны и вновь пустился в плавание. Он доплыл до Шелагского мыса у Чаунской губы и продвинулся дальше на восток на 120 *км*. Там судно раздавили льды. Команда спаслась на берег, но все люди погибли от голода. После нашли в тех местах остатки избы. Вероятно, в ней и погиб этот отважный исследователь.

Не все так печально кончали. Иные промышленники были удачливы и открывали новые земли.

В 1770 г. якутский купец Ляхов охотился на пушных зверей у мыса Святой Нос. Он заметил большие стада диких оленей, шедших по морскому льду с севера. Ляхов правильно заключил о существовании там земли и отправился по льду на собаках. Ему удалось открыть три больших острова.

Правительство послало специалистов нанести острова на карту, назвало их Ляховскими и дало Ляхову право собирать на них мамонтову кость, охотиться на оленей и песцов. Один из островов назван был Котельным, другой — Ближним, третий — Малым.

Так же случайно были открыты промысловыми судами и многие другие острова у берегов Сибири — Столбовой, Фаддеев, Белков, Новая Сибирь. На всех островах водились олени и песцы, попадалась мамонтова кость. Особенно много костей собиралось с Ляховских островов. По словам землемера Хвойнова, весь остров Ближний как бы сложен из мамонтовых и других костей.

Каждое лето при оттаивании южных склонов обваливается земля, и обнажаются громадные скелеты мамонтов с двумя искривленными клыками. Клыки эти больших размеров, до 3 *м* и весят до 150 *кг*. Они идут для выделки разных ко-

Мамонты на снегу.

стяных изделий и ценятся очень дорого, как слоновая кость. Собирание мамонтовых клыков по островам дает большие доходы.

Мамонты похожи на слонов, но много больше их. Теперь они перевелись совсем, а в давно минувшие времена обитали в северных странах. Особенно много их было в Сибири, если судить по находимым там скелетам. В Сибири во льдах удавалось даже находить целые трупы мамонтов, покрытые густой рыжей шерстью с черной щетиной и длинной гривой на шее. Такой труп мамонта хранится в музее Академии наук в Ленинграде.

Ввиду важного промыслового значения островов близ Сибири русское правительство посылало корабли на исследование и описание новых островов. Особенно ценны оказались поездки двух отрядов в 1820 г. под начальством Анжу и Врангеля.

Анжу нанес на карту все известные острова и открыл много мелких островов, описал побережье материка Азии от р. Оленека до р. Индигирки и составил карту.

Врангель описал часть Медвежьих островов, берега Сибири от р. Индигирки до о. Колючина, составил карту и производил поездки в поисках неизвестной земли.

Оба отряда проделали большую работу, описав свыше 3000 *км* береговой линии. Зимой они путешествовали на собаках. Много раз их жизнь подвергалась опасностям.

О путешествиях Врангеля можно сообщить такие подробности, по его описаниям.

В первое путешествие Врангель проехал на собаках 1197 *км* и убедился, что Азия с Америкой не соприкасаются. Потом он опять выезжал к Медвежьим островам, описал их и проехал на север 200 *км*, но никакой земли не обнаружил.

В следующем году во время поездки Врангель встретился с чукчами и стал их распрашивать о неизвестной земле.

Старшина их рассказал, что с мыса Якана в ясные дни летом видны покрытые снегом горы. Оттуда приходили раньше олени.

Врангель записал эти сведения и 28 марта поехал на север, но торосы остановили отряд. Через 2 дня начался шторм, и лед разломало.

Отряд оказался на льдине в 100 *м* длины, потом льдину обломало до 30 *м* и понесло в море в темноте. Все ожидали смерти.

Утром ветер переменился, сдвинул лед и можно было ехать дальше. 4 апреля подъехали к широкой длинной полынье. С тороса смотрели на север, но никакой земли не заметили и повернули назад.

Обратный путь оказался труднее, потому что льды находились в движении. Широкие трещины и полыньи мешали продвижению. На маленьких льдинах собак в упряжке сталкивали в воду, они плыли до другой льдины и тащили за собой льдину с людьми и санями. Так добрались до оставленного склада провизии. Взяли ее и поехали дальше. На четвертый день оказались на большой льдине, окруженной водой. Началась буря.

„Вид взволнованного полярного моря ужасен, — пишет Врангель. — Мы ежеминутно ожидали гибели. Так провели 3 часа на льдине. Внезапно огромная волна подхватила льдину и с невероятной силой бросила на твердую ледяную массу. Удар был ужасен. Оглушительный треск раздался под нами, и мы почувствовали, как раздробленный лед начал расходиться. Минута гибели наступала.

Невольно бросились мы в сани, погнали собак, сами не зная куда, и счастливо добрались до той льдины, на которую нас забросило. Это был береговой лед с торосами".

1 декабря 1832 г. Врангель выехал из Нижнеколымска, закончив работы. На составленной им карте на север от мыса Якана в 128 *км* от берега показана гористая земля и рядом сделана надпись: „Горы видятся с мыса Якана в летнее время".

Позже это подтвердилось. Землю обнаружили в действительности и назвали островом Врангеля.

Для описания северной части берегов Новой Земли был командирован в 1821 г. лейтенант Ф. П. Литке. Он плавал 4 раза и подробно описал западные берега до мыса Нассау. Но дальше к северу он не мог пройти из-за льдов. Не удалось также снять и восточные берега в Карском море. Судно село на мель у Карских ворот и едва не погибло.

Большое значение имели плавания П. К. Пахтусова. Он выехал из Архангельска 13 августа 1832 г. на бриге „Новая Земля" для изучения восточных берегов Новой Земли. В Карском море оказались льды. Поэтому остановились на зимовку в бухте Каменке на Новой Земле. Отыскали заброшенную лачугу и починили ее плавником, а рядом устроили баню.

Чтобы предохранить команду от цынги, Пахтусов не позволял сидеть без дела в грязи. Все часто мылись в бане и меняли белье. Много движений производили на открытом воздухе. Каждые два часа вели метеорологические наблюдения.

Охота, игры, работа и правильное питание долго поддерживали бодрость духа. Однако в марте появилась цынга, и двое матросов умерло.

Солнце не показывалось 75 дней, а всего зимовали 297 суток.

В апреле и мае Пахтусов пешком прошел часть берега и нанес на карту, а 6 июля по открытому морю на шлюпке он поднялся к северу и заснял до 150 *км* береговой линии. Вернувшись на судно, Пахтусов 23 июля со всеми зимовщиками поплыл на север и добрался до Маточкина Шара. Карское море было свободно от льдов и дальше, но плыть не решились, потому что из 6 человек команды только двое было здоровых.

На следующее лето Пахтусов выехал на двух судах и взял припасов на 16 месяцев.

Но Маточкин Шар был забит льдами, и пришлось остановиться на зимовку.

Из привезенного на судах и найденного на берегу леса выстроили обширный дом для обеих команд. Зима была не очень холодна. Но метели выли целыми неделями. Дом до того занесло снегом, что вылезали через дымовое отверстие. Сильно тревожили белые медведи.

Команды подчинялись строго заведенному Пахтусовым порядку — спать ложились в 10 часов, вставали в 4 часа, днем никому не давали ложиться, кроме больных. У всех была своя работа — охота, установка капканов, сбор дров, доставка воды.

Благодаря принятым мерам зима прошла благополучно, и цынги не было. Но очень донимала всех сырость помещения. Двое матросов простудилось и умерло от воспаления легких.

Весной Пахтусов сделал съемку Маточкина Шара, а командир другого судна А. К. Циволка прошел пешком к северу на 160 *км* по неприступному морскому восточному берегу и впервые нанес его на карту.

11 июля Пахтусов и Циволка на одном судне выехали с зимовки с 9 человеками команды, а остальные четверо должны были ждать возвращения судна и вести метеорологические наблюдения. Пахтусов хотел обогнуть Новую Землю с севера. Но через 10 дней судно было затерто льдом у о. Берха. Всем грозила голодная смерть, но 31 июля случайно приплыл корабль и доставил моряков на зимовку в Маточкин Шар.

Несмотря на неудачу, Пахтусов решил еще раз отправиться на север на оставшемся судне и выехал в Карское море. По узкой полосе воды у берега удалось ему дойти до 74°24' с. ш., до островов, названных позже его именем. Дальше лед подходил вплотную к берегу, и пришлось вернуться назад.

19 октября все вернулись в Архангельск.

Пахтусов стал приводить в порядок многочисленные материалы по исследованию, но захворал от утомления нервной горячкой и умер 36 лет. Циволка собрал все эти материалы и отвез их в Петербург.

По богатству добытых сведений и неутомимой энергии Пахтусова причисляют к выдающимся исследователям полярных стран. Он производил наблюдения над погодой, приливами и отливами, магнитными колебаниями, нанес на карту многие берега и пр.

Немалый интерес представляет плавание Крузенштейна младшего в 1862 г.

На яхте своего отца „Ермак" Крузенштейн выехал 13 августа из устья р. Печоры в сопровождении большой палубной лодки. Через 13 дней суда вошли в Югорский Шар, но бури с противными ветрами мешали плаванию.

13 сентября разыгралась сильная буря и отнесла судно на северо-восток. В ожидании гибели судна устроили на льдине палатку и перетащили туда провизию. На другой день льдом подняло высоко нос „Ермака", и слышался по временам треск в корпусе. Вода залила трюм на 60 *см*. Команда оставалась на льдине, но она треснула, а в судне вода больше не прибывала. Поэтому перешли опять на судно.

Однако на следующий день оно оказалось в тисках, и напор льдов был так силен, что палуба изгибалась наподобие свода.

Через несколько дней тревог и ожиданий Крузенштейн решил бросить судно среди льдов. Но неровности льда мешали тащить большую лодку с провизией. Пришлось бросить лодку и нести провиант на плечах. Это едва не погубило людей.

Не раз приходилось им встречать открытую воду и переплывать ее на льдинах, отпихиваясь баграми. Один раз напали моржи, пожелавшие вылезть для отдыха на льдину с моряками. Они потопили бы всех, если бы им удалось забраться. Матросы изо всех сил отбивались от непрошенных гостей.

Немало дней носились на льдинах несчастные моряки. Только 28 сентября удалось выбраться на твердую землю.

Около места высадки оказалась стоянка ненцев. Они приняли ласково пришельцев и угощали всем, чем могли. Отсюда на оленях Крузенштейн с командой перебрался в Обдорск.

Отчет Крузенштейна дает первое описание путешествия через Карское море с запада на восток.

Карское море представляет как бы гигантскую воронку между Новой Землей и берегом Сибири. В эту воронку северо-восточный ветер загоняет массу льда, так что проход по морю бывает свободным очень короткое время в июле и августе, а в иные годы и совсем не бывает свободным.

ВЕЛИКАЯ ТРАГЕДИЯ В ГЛУБИНЕ АРКТИКИ.

Плавания англичан в XIX в. — Джон Росс и Парри. — Путешествия Джона Франклина. — Смерть Франклина и гибель всей команды. — Поиски Франклина и новые открытия. — Открытие Мак-Клюром северо-западного прохода.

В XIX в. в Англии, после победы над Наполеоном I и завоевания торгового и морского господства во всем мире, с новой силой проявляется интерес к расширению своих рынков и захвату колоний и морских путей, в частности путей через Арктику.

В 1818 г. знаменитый моряк Джон Росс с лейтенантом Парри прошел в Баффинов залив и отыскал узкий проход на запад, принятый Баффином за узкий залив. Росс углубился в него, но увидел горный хребет, запирающий выход, и повернул назад. На самом деле это был мираж, довольно часто встречающийся в полярных морях, как и в жарких пустынях.

На другое лето Парри проехал этот узкий проход, названный Ланкастерским проливом, потом проплыл другой проход, названный проливом Барроу, пересек большой залив Мельвиля и добрался до о. Мельвиля. Он зашел дальше 110° западной долготы и получил премию в 50 тыс. руб.

Близ о. Мельвиля судно было зажато во льдах, которые держали его в плену 10 месяцев.

Припасов было много, поэтому зимовка прошла без особых затруднений, хотя морозы достигали — 47° С и 84-е сутки царила ночь.

Во время зимовки Парри делал большие поездки на собаках и обследовал многие острова к северу и западу. Эти острова потом назвали архипелагом Парри. Побывав на земле Банкса, Парри не догадался, что за ней лежит свободное

море до Берингова пролива. Знаменитый исследователь был на конце северо-западного прохода, не сознавая того.

В 1827 г. Парри опять поплыл на корабле „Гекла" до Шпицбергена и от него направился к полюсу на двух ботах с полозьями. Всего в партии было 27 человек, провизии взяли на 71 день. От Семи островов пошли по льду 23 июня, но вместо гладкой дороги пришлось вести упорную борьбу с нагромождениями льдов, трещинами и неровностями. Шли дожди и стояли туманы. Продвижение было медленное. Льды ветром и течением отгоняло к югу. Через 35 дней Парри признал невозможным двигаться дальше и повернул назад, достигнув 82°45′ — рекорд, долго никем не превзойденный.

Парри удалось счастливо выбраться из объятий ледяной Арктики. Совсем иная участь ожидала другого знаменитого исследователя — Джона Франклина.

Джон Франклин был замечательным человеком своего времени. В детские годы он любил читать о путешествиях знаменитых моряков и четырнадцати лет поступил на военный корабль. Потом из него вышел опытный моряк, и 31 года Франклин был уже капитаном военного судна, посланного правительством на исследование берегов Америки.

Франклин высадился на берег в Гудсоновом заливе и отправился с немногими матросами на север. Через несколько времени пришлось зазимовать. Матросы собрали на берегу выброшенные морем деревья и построили хижину. В ней благополучно провели зиму, а весной двинулись дальше, таща за собой две лодки на санях.

В июне добрались до моря и поплыли вдоль берега. Пищевые запасы подходили к концу, поэтому после 42 дней плавания решили вернуться к месту зимовки.

Возвращение было очень трудное. Начались снежные бури и морозы. С большим трудом добрались до места зимовки. Припасов оставалось мало, и люди изнемогали от голода.

Тогда Франклин послал человека в ближайший порт за провизией к Невольничьему озеру. Итти было очень далеко и трудно. Но все же в ноябре посланный вернулся с индейцами, которые доставили провиант.

Часть матросов погибла от голода, остальные вместе с Франклином еле двигались. Прибытие провизии спасло им жизнь, и они вернулись в Англию.

Перенесенные трудности путешествия и ужасы голодовки только закалили натуру Франклина, а не охладили его стремления к путешествиям.

Через три года он снова пускается в путь, чтобы доделать то, что начал.

Эти два путешествия доставили Франклину всеобщую известность как одному из самых смелых и отважных моряков. Вместе с тем и научные труды его были огромны — береговая линия Америки была обследована на 5500 *км*. Удалось собрать много сведений о народах, населяющих полярную Америку. Франклин побывал в таких местах, где до него не была еще нога европейца.

Вот почему вся страна отнеслась с живейшим участием к новому путешествию Франклина.

Это было в 1845 г. Франклину было около 60 лет, и он занимал пост губернатора о. Тасмании.

Как только до Франклина дошла весть, что правительство снаряжает новую экспедицию на север, старая страсть к плаваниям проснулась в нем, и он немедленно предложил свои услуги.

Желание Франклина было удовлетворено. Он получил под свою команду два корабля: „Эребус" и „Террор". Они только что вернулись из удачного путешествия Джемса Росса в южные полярные страны.

Корабли были снабжены паровыми машинами, что тогда было большой новостью. До того времени плавали только на парусах, а при безветрии или противном ветре становились на якорь. Но в полярных странах при коротком лете каждый день замедления приносил большой вред. Корабли Франклина могли плыть на парусах и на парах.

Припасов взяли на пять лет. Все было предусмотрено. Офицерский состав подобрался из опытных, бесстрашных людей, веривших в успех дела. Матросы выбирались исключительно крепкие, выносливые, работоспособные.

19 мая суда вышли из Лондона. Все надеялись на благополучный исход дела, так широко задуманного и тщательно подготовленного.

Скоро миновали южный берег Гренландии и вступили в Дэвисов пролив. На другой же день встретили ледяные горы, наполовину размытые и растаявшие от солнца. Они медленно плыли к югу. Многие были выше мачт кораблей. Иные громады вдруг разрушались на глазах у матросов с страшным шумом, и они дивились:

— Откуда берутся такие громады?

Они тогда не знали, что эти ледяные горы образуются из ледников Гренландии. На этом огромном острове, величиной больше Германии, сползают с возвышенности к морю гигантские ледяные реки длиною до 100 *км* и шириною до 20 *км*. Такая река образует у морского берега ледяную отвесную стену высотой до 150 *м*. По описанию наблюдавших

их путешественников, от стены откалываются по временам громадные льдины и при невероятно оглушительном треске падают в море.

Там, где дно моря постепенно углубляется, ледник ползет по дну. Но так как лед легче воды, то настает момент, когда сила тяжести превышает силу сцепления частиц льда, и тогда вдруг с огромным шумом выскакивает из воды отломившаяся громада льда величиной с гору.

Такие ледяные горы, или айсберги, достигают высоты от 60 до 100 *м* над поверхностью воды и раз в восемь больше под водой, а длина и ширина бывают до километра. Никакое судно не выдержит столкновения с такой громадой.

Вот почему все моряки избегают встречи с айсбергами, особенно ночью и в тумане. Корабли Франклина старались дальше держаться от них, и дежурные зорко смотрели вперед.

Через 10 дней пути подошли к о. Диско близ Гренландии. Здесь суда пополнили запасы каменного угля, пресной воды и провианта, которые привез корабль, посланный туда раньше.

Прошло три года.

Англичане стали беспокоиться за судьбу экспедиции Франклина. Правительство послало три корабля на поиски, но они вернулись без всяких результатов.

Тогда была объявлена награда от казны в 200 тыс. руб. за спасение Франклина и его экспедиции и половина за доставление о них верных сведений. Жена Франклина от себя обещала 50 тыс. руб. за известия о муже.

Так возник целый ряд поездок для отыскания Франклина, закончившихся только в 1879 г. 50 кораблей принимали участие в поисках. В одном 1850 г. на поиски было отправлено 16 кораблей. Правительство истратило до 8 млн. золот. руб., жена Франклина отдала все свое большое состояние, многие частные лица жертвовали свои средства.

Никогда еще не было такого оживления в полярных водах. Были использованы все средства. Обыскали огромные участки берегов Америки и островов, в море бросали плавающие буи и бутылки с записками, устраивали в разных местах склады провизии, выпускали маленькие воздушные шары, высыпавшие на цветных бумажках сведения о местах складов и спасательных судов. Ничто не помогало.

Лишь через много лет удалось отыскать в разных местах следы пребывания пропавшей экспедиции, а потом нашли и скелеты многих погибших людей.

В первое лето корабли Франклина прошли Ланкастерский пролив и застряли во льдах пролива Барроу; льды загородили дорогу на запад. Попробовали пройти другим проливом к

северу и поднялись по узкой полоске открытой воды на 250 *км*. Дальше сплошные льды загородили дорогу.

Пришлось вернуться по узкой полоске воды к югу. Но приближалась уже зима. Выпадал густой снег, и в проливе появился новый лед. Франклин решил зимовать и нашел удобную гавань у о. Бичи.

Здесь и провели первую зимовку. Через несколько лет нашли это место и три могилы с надписями. Это были первые жертвы.

Но все же зимовка прошла без больших лишений. Пищи было достаточно, от холода корабли были защищены толстым слоем снега. Велись научные наблюдения над погодой, занимались охотой. Офицеры описывали острова по соседству, наносили их на карту.

Все надеялись, что летом удастся пройти до Берингова пролива. Оставалось не больше 400 *км* узкого прохода.

Однако до поздней осени лед не уплывал из гавани, и суда не могли выйти. Только осенью удалось выбраться и плыть на юг. Франклин решил осторожно продвигаться среди плывущего льда и при первой же возможности повернуть в западный проход.

Но повернуть суда на запад так и не пришлось. Льды затирали корабли. Громадные льдины громоздились друг на друга, смерзаясь вместе. Дни становились короче, ночи длиннее и холоднее. Все видели, что опять предстоит зимовка, на этот раз во льдах, вдали от твердой земли. К югу был большой остров Вильгельма близ американского побережья, но пробиться к нему не было возможности.

Франклин понимал, что зимовка в море среди льдов опасна. Но выхода не было.

Вторая зимовка была полна тревог и опасений за целость судов. Они находились как бы в огромных тисках, и напор льда мог их раздавить в одно мгновение. По временам люди в каютах слышали, как трещали бока корпусов, а снасти жалобно стонали от ветра. Наконец, одно судно накренилось, и ходить в проходах стало трудно.

Наступивший мрак долгой ночи и боязнь утонуть вместе с разделенным судном удручающе действовали на матросов. А тут еще обнаружилась плутня купца, поставившего на корабли консервы в залитых жестянках — коробки были наполнены гнилым мясом, опилками, песком. Тысячи таких коробок были потом найдены в местах стоянок экспедиции.

Ужас охватил Франклина и его ближайших сотрудников, когда обнаружилась эта гнусная проделка. Значит, пищи нехватит. Надо скорее спешить назад к дому.

Похороны во льду.

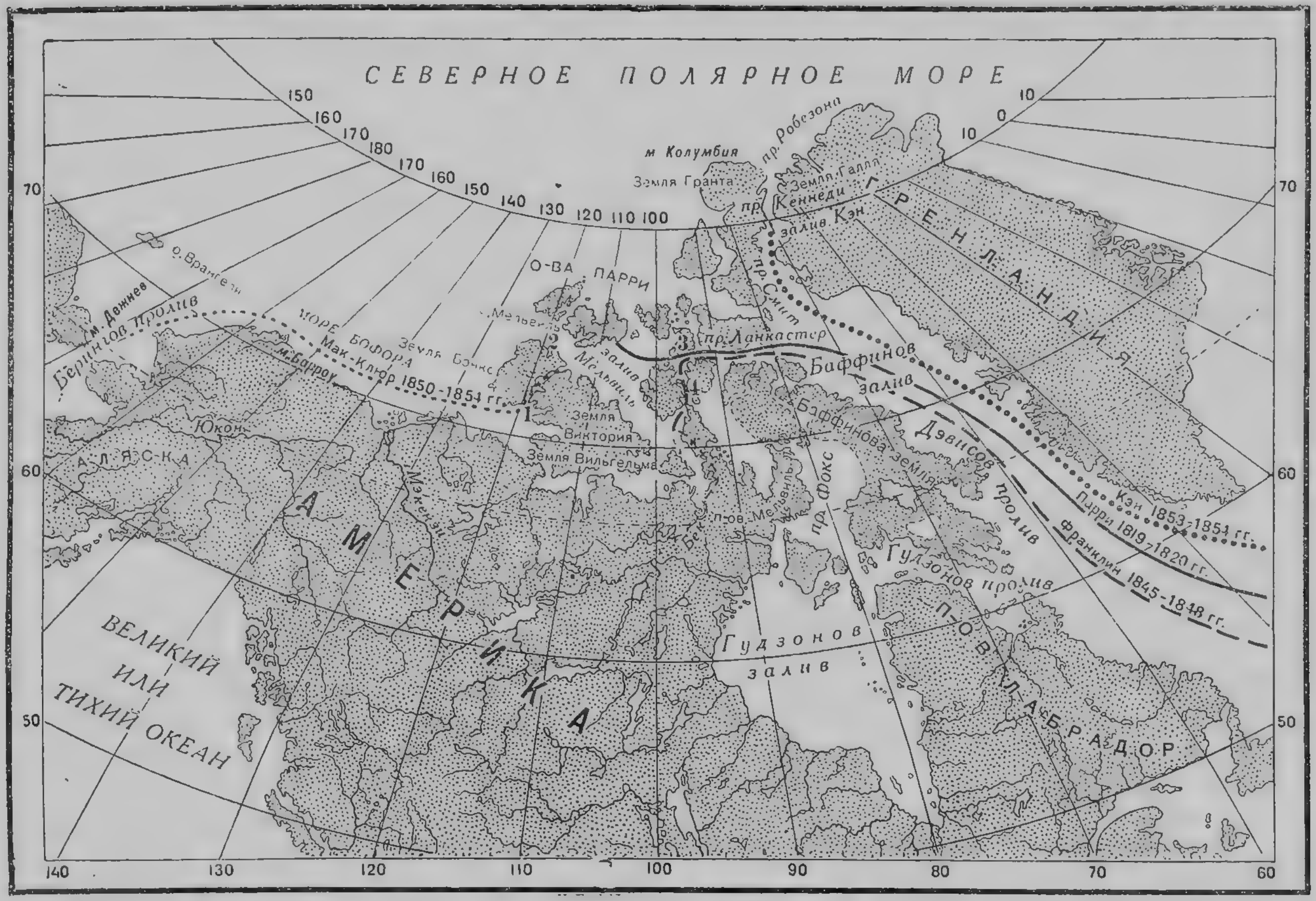
Франклин затосковал от таких неудач и слег в постель. Весной 2 офицера и 6 матросов были посланы на о. Вильгельма. Они добрались туда по льду и ясно увидели берег Америки. На острове сложили кучу камней и оставили краткий отчет о приключениях кораблей. Этот отчет потом был найден Мак-Клинтоком. Из него узнали в Англии о первых двух годах, проведенных экспедицией в Арктике.

Когда посланные вернулись с хорошими вестями, их адмирал уже был при смерти. Неудачи и огорчения сломили его крепкий организм. Удалось порадовать его известием, что проход найден. С радостной мыслью, что задача выполнена, он и умер 11 июня 1847 г.

Похоронили Франклина во льду близ корабля, и могила его затерялась среди ледяных пустынь Арктики. Потом англичане поставили ему на родине памятник как знаменитому исследователю полярных стран.

Осиротелая команда тоскливо проводила время в ожидании, когда лед раздвинется и можно будет вернуться домой. Но дни проходили за днями, а море было во льдах, заметили только к великой радости, что течением ледяное поле несет к югу, к твердой земле. Как было бы хорошо найти там склады пищи или торговую станцию!

Но опять надвигалась осень. Измученные двумя зимовками люди не чувствовали себя в силах оставить корабли



Карта северо-западного прохода с путями Франклина, Парри, Кэна, Мак-Клюра. Цифрами отмечены проливы: 1 — принца Уэльского, 2 — Бэнкса, 3 — Барроу, 4 — Франклина.

и пробиваться к земле, тащить на себе лодки, палатки, приборы, остатки провианта. Они решили вновь зимовать на судах, несмотря на недостаток пищи.

Это решение имело роковые последствия.

Третья зима была еще труднее. Люди отупели от бездействия и плохого питания. Неподвижно лежали они в своих каютах, пропал интерес ко всему окружающему. Началась цынга, от которой за зиму умерли 9 офицеров и 11 матросов. Похоронные процессии еще больше угнетали живых.

А тут еще непроглядная тьма в течение 60 суток и плохие консервы!

С появлением солнышка все как бы ожили и опять стали надеяться на скорое освобождение. Люди были уверены, что на поиски их отправлены корабли с припасами, которые их найдут и спасут. Капитан Кроцие ни минуты не терял надежды на близкое освобождение.

Собрав всех людей вместе, Кроцие обратился к ним с речью, в которой, указав на опасное положение, предлагал оставить суда и спасаться по льду к о. Вильгельма. В живых оставалось 105 человек, но многие из них были больны, остальные обессилены. Тем не менее жажда к жизни была еще велика в людях.

22 апреля 1848 г. экспедиция оставила корабли. Тяжело нагруженные сани с лодками и больными людьми двинулись на юг. Впереди матросы выравнивали путь топорами и кирками. До острова Вильгельма было не более 25 *км*, а тащились три дня. Тут капитан убедился, что надо облегчить груз, чтобы итти быстрее.

На привале оставили все лишнее, особенно платье, пуговицы, металлические вещи, взятые для обмена у эскимосов на съестные припасы. После эти вещи были найдены спасательной экспедицией.

Весь путь дальше усеян гробами моряков; сначала они лучше сделаны, потом все проще и наспех.

На берегу бухты Террор произошло, повидимому, самое ужасное, что бывает при отчаянии, — команда отказалась повиноваться начальнику и разделилась на две части. Одна часть, вероятно, из самых слабых, решила вернуться на брошенные корабли и укрыться на них от ветров и непогоды в ожидании помощи. Другая часть с лодкой потянулась вдоль берега в надежде встретиться с эскимосами.

Группа с лодкой медленно продвигалась вперед, теряя по дороге людей. По скелетам на всем пути проследили блуждания голодающих моряков.

Людей оставалось все меньше и меньше, и они невыносимо страдали от голода и истощения. Животные не показывались в эту раннюю пору. Ружья не удалось употребить в дело, и заряды сохранились в целости.

Наконец, больные и истощенные люди дотащились до устья р. Бека, сели в лодку и ожидали вскрытия реки.

Так все они и погибли в лодке от полного истощения.

Много позже нашли эту лодку в бухте, названной Бухтой Смерти. Скелеты в лодке и разбросанные вещи кругом указывали, что люди притащили сюда лодку по берегу.

Через 30 лет лейтенанту Шватке удалось узнать от эскимосов некоторые подробности последних дней несчастной экспедиции Франклина.

Одна старая эскимоска рассказала, что она была с мужем на охоте. Вдруг они увидали белых людей, которые тащили лодку. Они хотели убежать, но один белый догнал их. По знакам удалось понять, что это моряки с корабля. Они выглядели замореннными, худыми, с черными кругами под глазами. Эскимосы кормили их четыре дня пойманными тюленями. Ночи белые проводили в лодке и палатке. Один был высок ростом, с белой седой бородой, другой, доктор, носил белые очки, а все другие носили темные очки. Потом ледоход отрезал белых от эскимосов, и они не могли им помочь.

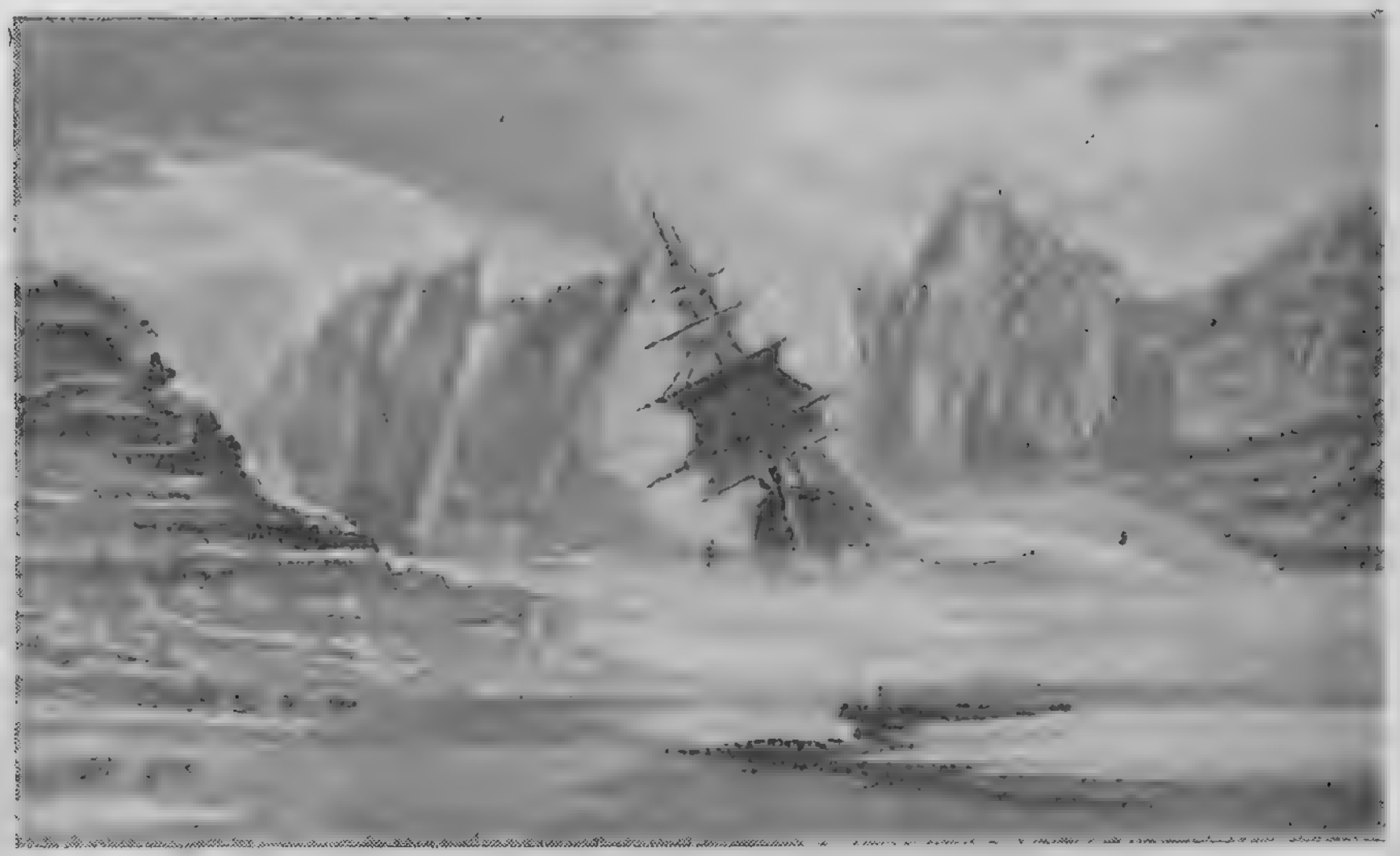
Через год эскимосы опять пришли и нашли палатку, а в ней трупы людей. Люди, одетые в сапоги, лежали на кроватях. Эскимосы забрали из палатки разные вещи.

Другие эскимосы говорили, что нашли на суше лодку со скелетами людей. Рядом лежали еще четыре трупа. Один, видимо, умер недавно. Эскимосы захватили с собой разные вещи, приборы и жестяную коробку с книгами. Шватке по всем поселкам разыскивал эту драгоценную коробку. Но он только узнал, что дети эскимосов изорвали все книги. А ведь это, несомненно, были дневники экспедиции и научные наблюдения трех лет.

По числу жертв экспедиция Франклина была самая трагическая. Но она вызвала целый ряд смелых путешествий, открытий и наблюдений.

Не обошлось при этом без новых жертв и тяжких бедствий. Так, молодой лейтенант Белло погиб, провалившись в трещину ледника во время зимней поездки. Многие моряки умерли от цынги во время зимовок, другие получили тяжкие увечья при штормах.

Все команды этих судов испытали немало тревог и потрясений. Временами льды так сильно сжимали корабли, что они трещали, как в тисках. Иногда начиналась бешеная



Корабль Кэна в проливе Смита.

качка, килевая и боковая, среди твердых масс льда, грозившая проломить судно. Но всего хуже напор льдов при столкновениях и противных ветрах. Тогда образовывались новые трещины, нагромождались холмы из льдин, масса осколков взлетала на воздух. Корабль льдом выпирало на лед и с шумом низвергало в новые трещины. Команда переживала смертельную опасность.

Английскому капитану Мак-Клюру удалось открыть самый проход, который так настойчиво отыскивали с XVI в., из-за которого погибла экспедиция Франклина.

Мак-Клюр проехал мимо мыса Горн в Берингов пролив и проник в Арктику с запада в 1850 г. Мимо берегов Америки он проплыл южнее земли Бэнкса и зимовал в узком проливе Принца Уэльского в 50 *км* от выхода. Зимой на санях он проехал проливом и вышел в залив Мельвиля, куда заходили суда с востока, и путь был известен.

Но летом проплыть проливом на судне не удалось, да и никому не удавалось после. Мак-Клюр 3 зимы не мог выбраться и был спасен посланным на выручку кораблем. Ему дали 100 тыс. руб. за открытие прохода — половину обещанной парламентом награды. Тогда считали, что Франклин нашел проход в другом месте. Этим проходом прошел Амундсен через 50 лет.

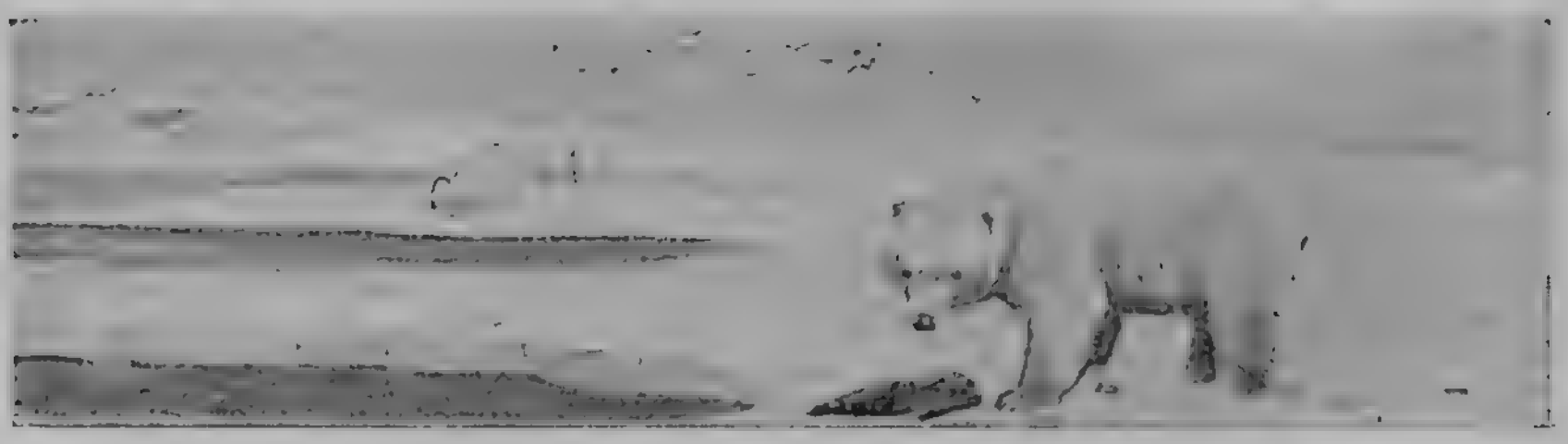
Американское правительство в 1853 г. командировало доктора Кэна на корабле „Эдванс“ обследовать север Гренландии с целью поисков следов Франклина. Кэн прошел вдоль западного берега Гренландии в пролив Смита и к северу от него обнаружил свободное от льдов море. Это подтверждало его предположение, что за пловучими льдами пролива находится открытое море, благодаря влиянию теплого течения Гольфстрема.

Однако судно было зажато льдами и раздавлено. Люди провели две зимы в самых ужасных условиях. От страшного холода согревали себя обломками корабля, а питались случайной охотой и очень голодали. Но все же производили поездки на санях и исследовали земли до 80° 40′ с. ш. На третье лето решили спасаться на лодках и через 83 дня чрезвычайно тяжелого плавания достигли датского поселка на берегу Гренландии.

В 1861 г. туда же плавал Гайс, бывший участник экспедиции Кэна. Он тоже видел море, свободное от льдов на севере, и на санях достиг 82° 30′ с. ш.

Открытия их как бы подтверждали старое мнение Меркатора и других о том, что за подвижными льдами лежит огромное Полярное море, свободное от льдов до самого полюса. К этому мнению присоединился и знаменитый германский географ Август Петерман.

Молодой германский капитализм, не участвовавший в предшествовавших захватах колоний и морских путей, начавший бурно расти в 60-х и 70-х годах XIX века, заинтересовался задачей — отыскать проход в свободное от льдов море и проложить по нему Великий северный путь из Европы в Америку, как кратчайший и дешевый.



НА ЛЬДИНАХ ПО БУРНОМУ МОРЮ.

Крушение „Ганзы“ и зимовка на льдине. — 2000 *км* по морю на льдине. — Плавание Галля к полюсу на „Поляpисе“. — Смерть Галля и зимовка во льдах. — Крушение „Поляриса“. — Зимовка на льдине и плавание на ней по морю. — Спасение китоловным судном.

В 1869 г. немецкий корабль „Германия“ под начальством капитана Кольдвея отправился мимо восточных берегов Гренландии отыскивать у полюса свободное море. Корабль сопровождал транспортный бриг „Ганза“ с 14 человеками команды. Во время тумана суда разъединили плавучие льды. „Ганзу“ затерло льдами и понесло обратно на юг.

В начале сентября команда убедилась, что выбраться из ледяных оков невозможно. Решили зимовать на льду. Выбрали гладкое место, сложили из кусков каменного угля хижину, скрепив куски мокрым снегом. Мороз спаял все куски в одно целое. Крышу сделали из дощатой решетки, обтянутой парусиной. На нее навалили большой слой снега. Хижина имела 6 *м* длины, 4¼ *м* ширины и 5 *м* высоты.

18 октября послышались во льду глухие удары. Судно заметно поднялось, и от давления на нем появились трещины, в которые хлынула вода. Половина команды безуспешно откачивала воду, а другая разгружала судно. Убедившись, что вода все прибывает, решили бросить бриг, и все усиленно занялись разгрузкой. Успели снять с „Ганзы“ все мачты, снасти, паруса, три лодки, а в ночь на 22 октября исковерканное судно пошло ко дну.

Но матросы не пали духом. Провизии у них оказалось на несколько месяцев. Хижину утеплили, вдоль стен устроили нары с матрацами, ящики обратили в столы и стулья. Со всех

Хижина команды „Ганзы“ и северное сияние.

сторон из парусов сделали навесы и сложили припасы, дрова бочки, лодки и снасти. Построили отдельно прачечную.

Чтобы не оставаться в бездействии, люди катались на коньках, лепили снежные фигуры, устраивали игры на воздухе и в каютах, читали, спорили.

Капитан вычислил, что льдина вполне надежна. Она возвышалась над водой на 1½ *м*, а под водой была не менее 12 *м*. Края у нее состояли из торосов, нагроможденных при столкновении с другими льдинами.

Отпраздновали рождество и новый год пирушками, палили из ружей, веселились, старались забыть о суровой действительности. Но она скоро напомнила о себе.

В начале января, рано утром, когда все еще спали, послышались подозрительные звуки, как при столкновении вагонов. Люди проснулись и бросились с фонарями осматривать свою „надежную" льдину. Сверху ничего не заметили, но припав ухом ко льду, матросы ясно слышали, как трескалась льдина.

Быстро осознали надвигающуюся опасность и принялись спешно укладываться. Потом осмотрели еще раз льдину и заметили в ней большие изменения — многие торосы по краям исчезли, сама льдина уменьшилась вдвое, до 2 *км* в поперечнике.

Страх охватил экипаж. Что будет с ними, если льдина распадется на мелкие части?

11 января поднялась буря. На крик дежурного все выскочили из дома и приготовили лодки. Льдина с большим треском крошилась на части, которые качались от ветра на воде. Недалеко от дома образовалась длинная трещина и оторвалась большая льдина. Она сначала отошла, а потом закружилась от вихря и с большой силой ударила в льдину с моряками, которые в страхе стояли у лодок.

Так прошел весь день.

Вечером буря утихла, но льдина осталась в поперечнике не более 50 *м*.

Вечером 14 января снова раздался треск, и образовалась трещина у самого дома. В страхе выскочили моряки к лодкам и провели в них две ночи и день на ветру и морозе. Дом в это время развалился до основания. Когда ветер утих, снова принялись строить убежище, но налетела снежная буря и сорвала крышу. Внутренность задуло снегом.

Между тем льдину все время относило к югу. В феврале движение заметно ускорилось. Льдина благополучно обходила все препятствия на пути, но в марте моряки едва спаслись от большой опасности. Порывом ветра льдину на-

бросило на ледяную гору, сильно размытую. Льдина прошла под ледяным навесом айсберга, не задев его.

Несколько раз льдина заносилась в бухты и кружилась на одном месте, но при отливе выплывала в море и вновь неслась на юг.

В мае стало заметно теплее. Снег быстро таял от обильных дождей, лед разваливался. Вдали виднелись берега Гренландии с зеленой травкой. Море очищалось от льдов. Поэтому 7 мая спустили лодки и оставили льдину, на которой провели всего 200 дней. За это время льдина проплыла к югу не менее 2000 *км*. (См. карту, стр. 200.)

В лодках поплыли к берегу, но льды загородили дорогу. Пришлось перетаскивать лодки через льдины с торосами. Пища приходила к концу, животные еще не показывались, силы слабели. Люди только два раза в сутки съедали небольшие пайки, стараясь есть медленно и заглушить голод. До населенных мест было еще далеко.

Опасность погибнуть голодной смертью подгоняла вперед. Люди напрягали последние силы и, наконец, достигли берега, а через несколько дней отыскали селение, где их накормили и пригрели. Пришедший пароход переправил всех на родину.

Так кончились испытания моряков с „Ганзы“ в далекой Арктике. Пловучая льдина заменила им погибшее судно.

Через два года такая же судьба постигла американских моряков, плававших на „Полярисе“.

„Полярис“ („Полярная звезда“) был отправлен из Нью-Йорка с той же научной целью отыскать свободное от льдов море в далекой Арктике. Командиру судна капитану Галлю поручалось выйти через проливы по западному берегу Гренландии и подняться к полюсу.

„Полярис“ был устроен прочно, из крепкого дуба, обшит железом. На носу он имел стальной ледорез для разбивания толстых льдин. В помощь парусам имелась сильная паровая машина. Каюты приспособили для зимовок во льдах, припасов захватили на три года.

Мимо пловучих льдов и ледяных гор капитану Галлю удалось завести „Полярис“ далеко на север. Он удачно прошел пролив Смита, углубился на северо-восток в узкий пролив Кеннеди и достиг другого пролива Робезона, который оказался замерзшим. Здесь пришлось остановиться на зимовку. Измерение места показало 82° 16′ с. ш. Никто еще не доходил до этого места. Исследованная на юге земля была названа Землею Галля. Это — северо-западная оконечность огромного острова Гренландии.

Остановились на зимовку у берега в небольшой бухте, убрали с палубы лишние вещи, а снег счищать перестали. Вскоре толстый слой снега покрыл всю палубу. Бока судна тоже завалило снегом.

Однако было душно и тоскливо сидеть всю зиму в закрытых клетках, не видя света. А зима там тянется до 8 месяцев с вьюгами и метелями. Солнце совсем не показывается на небе несколько месяцев. Наступает полярная ночь.

Вскоре случилось большое несчастье. Простудился и 11 ноября умер капитан Галль. Все любили и уважали этого доброго и умного командира, хорошо знавшего свое дело. Команда перешла к его помощнику лейтенанту Тейзону — французу, но его плохо слушались и не любили немцы.

Наконец, долгая ночь миновала.

Моряки встретили радостными возгласами появившийся краешек солнца. Он быстро исчез. На другие сутки солнце выдвинулось больше, потом еще больше. Матросы наблюдали, как с каждым днем солнце поднимается выше и дольше остается на небе. Потом оно уже не заходило совсем, и начались сплошные дни без ночей.

В июне солнце заметно припекало. Снег и лед быстро таяли. Показалась на берегу тощая травка, появились птицы и насекомые. В июле стали на льду появляться полыньи, подули теплые ветры, лед ломало и разносило. Но кругом „Полярисa“ лежали непроходимые ледяные поля.

Однако моряки готовились к отплытию, ожидая каждую минуту подвижки льдов. Действительно, 12 августа ветер разогнал льды, и „Полярис“ вышел в море.

Плыть пришлось медленно и осторожно среди пловучих льдин, которые терлись о бока и могли проломить судно при каждом неосторожном повороте.

Вскоре обнаружилась течь в пароходе, а льды все сгущались и мешали плыть. Временами льды напирали на корпус, и он трещал в их тисках.

Зима быстро приближалась. Солнце уже скрылось за горизонт, и опять настала тьма.

15 октября поднялся сильный юго-западный ветер, который погнал лед на север. „Полярис“ быстро затерло льдами, и его понесло обратно на север. Было темно и холодно. Лед напирал на пароход с большой силой.

Неожиданно из каюты выбежал инженер и закричал:

— На носу большая течь!

Матросы перепугались и бросились спасать припасы. По команде дежурного все полетело на лед. Многие матросы и оба эскимоса с женами и собаками успели сойти с парохода.

Вдруг раздался страшный треск. Образовалась трещина на льду, и „Полярис“ куда-то исчез в темноте.

Все, кто был на льдине, подумали, что судно затонуло, и пришли в ужас.

Оттащив все вещи от края льдины подальше, люди собрались в кучку измученные и голодные. От утомления все повалились на лед и погрузились в сон, завернувшись в шкуры и одеяла. Утром немного посветлело от далекой зари. Тейзон насчитал на льдине 19 человек, в том числе был грудной младенец эскимосов, родившийся во время плавания. Провизии оказалось не более, как на четыре месяца.

Вскоре вдали показался пароход. Тейзон в подзорную трубу различил, что это „Полярис“ идет под парусами.

Матросы принялись кричать и стрелять, махали веслом с флагом, бегали по льдине.

Пароход шел, не замечая людей на льдине. Потом увидели его еще раз с другой стороны льдины в 10 *км*. Но он опять скрылся, и больше его не видали.

Ночью случилась новая беда — разломилась их льдина. Лодка с припасами уплывала в сторону от места стоянки.

Тейзон разбудил людей и торопил их спасать лодку. Но никто не двинулся с места.

Так льдина с лодкой и уплыла, а с нею почти вся провизия, часть ружей и пороха.

Матросы сидели унылые, голодные, ожидая неминуемой смерти. Море бушевало. Шел дождь. Льдина все обламывалась.

Но вот вдали раздались три выстрела. Матросы побежали на выстрелы и вернулись с тремя тюленями. Это эскимосы из оставшихся у них ружей убили тюленей и спасли моряков от голодной смерти.

Прошло три дня. Ночью эскимос Джо заметил недалеко унесенную лодку с провизией. Он разбудил Тейзона и указал на лодку. Вдвоем они пробрались по льдинам до лодки и с опасностью для жизни перетащили лодку на свою льдину. Матросы спали и ничего не слыхали. Эскимос легко прыгал по льдинам с багром, а Тейзон едва за ним поспевал, падал на лед, разбил себе лицо в кровь. Работали всю ночь до зари с большим напряжением.

Очень удивились и обрадовались матросы, когда узнали, что сделал Тейзон ночью с помощью одного только эскимоса. Им стало стыдно за свою неприязнь к нему.

Зима надвигалась, становилось холоднее. Льдины смерзлись между собой в одно целое. Нужно было опять устраиваться на зимовку. Но где и как?

Хижины эскимосов и их собаки.

Решили зимовать на большой крепкой льдине с толстым слоем льда. Нашли такую льдину и перебрались на нее.

Эскимосы предложили построить домики из льда и снега. Они хорошо защищают от холода.

Эскимосы делают их так.

Сначала вырывается круглая яма в снегу, и в ней укладываются кругом вогнутые куски льда до 90 *см* длины и 60 *см* высоты. Такие куски выпиливают из льдины с помощью особой пилы. Куски кладут один на другой с небольшим выступом внутрь и скрепляют мокрым снегом. Он быстро смерзается со льдом в одно целое. Стены благодаря выступам получают вид опрокинутой чашки, они вверху сходятся вместе сводом с небольшим отверстием для выхода чада и копоти. В такой домик ход проделывается сбоку в виде длинной норы, через которую надо проходить ползком. На ночь вход заделывают льдиной со снегом. Для отопления и освещения употребляется тюлений жир в плошке, который горит все время и сильно коптит, но дает слабый свет и тепло.

Эскимосы при помощи матросов построили шесть домиков из льда.

Плохо было жить в этих ледяных домиках. С потолка

Тюлени на льдине.

капала вода. Лампа с жиром коптила, а светила плохо. Скоро вышел весь жир, и пришлось сидеть в темноте.

Да и пищевых запасов было мало. Выдавали голодные порции. Решили убить двух собак и мясо их съели. Эскимосы старательно караулили тюленей у ледяных отдушин. Такие отдушины делают тюлени в молодом льду своим горячим дыханием, чтобы просунуть голову на воздух и запастись им для дыхания. Без наружного воздуха они не могут обойтись, так как дышат легкими, а не жабрами.

Тюлени не показывались. Очевидно, они имели по нескольку дыр для дыхания. Один раз эскимос Джо просидел у отдушины целых 35 часов без перерыва и движений.

Настойчивый Джо все же убил тюленя и этим облегчил тяжелую участь голодающих, но собак кормить было нечем, и их убили эскимосы себе на мясо.

Скоро опять вышел запас жира и мяса. Сидеть в темноте было невыносимо. Люди решили сжечь большую лодку на топливо. Как ни уговаривал Тейзон беречь лодку для летнего плавания по морю, его не послушали. Тогда Тейзон хотел помешать силой, но матросы пригрозили револьверами.

Несколько времени матросы жгли лодку, согревали и освещали жилища. Но этого топлива хватило ненадолго. Опять

настали холод и тьма. Только тот поймет мучения людей, кто сам испытал подобное сидение в совершенной темноте в течение многих суток, на голодном пайке и в ледяной хижине.

Джо убил еще двух тюленей. Это обрадовало людей. Опять засветился огонь в домиках, появилась еда. Люди поняли, какое важное значение имеет тюлень на далеком севере. Тюлени спасли их от голода, холода и невыносимого мрака.

Скоро заметили, что льдину несет к югу. Возник спор. Мейер доказывал, что льдину несет к о. Диско у западного берега Гренландии. На этом острове сложены для них запасы пищи американским правительством.

Тейзон не соглашался с Мейером. Он говорил, что льдина плывет по южному течению, которое идет ближе к Баффиновой Земле, а у Гренландии течение идет к северу. Он был прав, но команда соглашалась с Мейером и решилась плыть к о. Диско на лодке. Тейзон уговаривал не делать этого, иначе все погибнут. Но его не послушались и стали сносить провизию в маленькую лодку. Тейзон решил лучше погибнуть, чем допустить такое безумие. Он силой отогнал всех от лодки.

Это так подействовало на матросов, что они бросили задуманное и остались на льдине. Но один матрос Кригер пригрозил расправиться с капитаном.

Тейзон стал бояться расправы матросов и взял для самозащиты револьвер у Джо.

Джо снова убил тюленя на маленькой льдине и с большим трудом приволок его на своем каяке. Голодные люди за один раз съели всего тюленя сырым, а жира для освещения хватило на три недели.

Провизии по самым маленьким порциям оставалось месяца на два. Вдруг Тейзон заметил пропажу части провианта. Кто решился на такое подлое дело, так и осталось неизвестным.

Тьма, угнетавшая всех, подходила к концу. В начале января на юге появились далекие зори, а 19 января впервые выглянуло солнце — на 83-е сутки после заката.

Сильно обрадовались люди появлению солнца.

Холода весь январь стояли такие, что замерзала ртуть в термометре. Частые бури вызывали опасения за целость льдины. Кругом лед ломался с большим треском. Ветры бывали настолько сильные, что валили с ног. Моряки сидели в домиках, дрожа от холода и страха.

Но волнение утихло, и мороз вновь спаял все льдины в одно целое. Образовался ледяной мост, по которому прибежали звери. Сначала убили песца, потом пожаловал белый медведь, но убить его не удалось.

Между тем льдину несло течением к югу мимо Баффиновой Земли. Однажды Тейзон заметил вдали темные горы. Он узнал по очертанию мыс Стюарт, мимо которого ему не раз приходилось плавать на китоловных судах. Значит, они продвинулись за 4 месяца на несколько сот километров.

1 февраля поднялась снежная буря, взломавшая лед. Ночью снегом занесло все домики выше крыш. Едва удалось прокопать выходы. Потом стало теплее, лед слабел и ломался.

Скоро Тейзон заметил по звездам, что ветер гонит их на север. Целую неделю плыли назад к полюсу. Матросы совсем упали духом. Но 9 февраля льдина вновь поплыла на юг. Моряки обрадовались, а Тейзон сказал им:

— Вот что, друзья! Теперь настают самые трудные дни. От тепла и волн наша льдина разобьется в куски. Давайте чинить лодку и готовить провизию.

Все послушно принялись за работу. Лодку заделали, приготовили мешки из шкур, в них уложили мясо и остатки сухарей. На лодке поставили мачту и сшили парус.

7 марта налетела снежная буря и загнала людей в дома. До них доносились рев ветра, шум волн и треск льда, как громовые раскаты. Ночью люди проснулись от сильного толчка. Льдина их качалась от удара о другую льдину. Многие подумали, что от столкновения льдина может перевернуться и все погибнут. Но буря утихла, и все вздохнули с облегчением.

11 марта опять начался ветер. На льдине образовалась трещина почти у самых домов. Ночью люди не спали, боясь провалиться в трещину.

Прошел еще тревожный день. Волны бушевали и обламывали льдину со всех сторон. Теперь она была не больше 120 шагов в длину и 100 шагов в ширину, а раньше была в несколько километров. Домики качались, как корабль на волнах. Матросы едва стояли на ногах.

13 марта ветер стих, и волны улеглись. Но льдина уменьшилась до 30 *м* в длину и 20 *м* в ширину. Удалось убить несколько тюленей. Мясо их нарезали полосками и заморозили.

Дальше плыли на льдине без особых приключений. Но 28 марта ночью подплыл к льдине белый медведь и забрался в кладовую. Он истребил тюлений жир и принялся за кожи. Зверь был голоден.

Все спали, но эскимос Джо услыхал шум и вылез посмотреть. Увидев медведя, он скорей разбудил Тейзона.

Тейзон выскочил из дома и бросился к лодке, в которой было ружье. Добравшись незаметно до лодки, он стал стрелять. Но было еще темно. Тейзон два раза промахнулся и бросился

к дому, заряжая на бегу ружье. Медведь устремился за ним и едва не схватил в узком проходе. Тут последовал выстрел в упор. Джо прибежал и тоже выстрелил. Оба заряда попали в медведя и свалили его.

Через несколько дней поднялся опять сильный ветер. Волны заливали льдину, и плыть на ней стало невозможно. Решили ее оставить и дальше плыть на лодке.

Сильно пожалели матросы, что не сохранили большой лодки. Теперь бы она очень пригодилась. Маленькая лодка, рассчитанная на 8 человек, не годилась для 19 человек, не говоря уже о припасах. Лодка глубоко ушла в воду, и волны могли ее затопить.

Когда волнение немного улеглось, лодку спустили на воду и поплыли на юг после пяти месяцев плавания на льдине. Гребли все по очереди, а на ночь пристали к большой льдине и разбили палатку. Каждый по очереди дежурил у лодки, готовый разбудить товарищей при первой опасности. На другие ночи принимали те же предосторожности. Лед был ненадежен. Однажды за ночь пришлось переменить три льдины.

4 апреля усилился ветер, и можно было опасаться бури. Тейзон отыскал большую льдину и распорядился вытащить на нее лодку.

Вскоре началась страшная буря. Поднялись огромные волны и с большой силой разбивали льдину. Ветер свистел и резал, пронизывая всех холодом. Чтобы хоть немного укрыться и согреться, принялись строить хижину из снега, но едва закончили, как льдину раскололо и хижину унесло в море.

В ужасе сбились матросы у лодки в кучку и не знали, что делать. Пошел сильный дождь со снегом, ветер еще более усилился, и наступила темная ночь. От утомления люди свалились у лодки и уснули мертвым сном. Но двое караульных дежурили по очереди.

Утром ветер стал слабеть. Разбили палатку, приготовили завтрак, но никто не дотрагивался до пищи. Люди поняли свое безвыходное положение. На лодке ехать — смерть, оставаться на льдине опасно.

Вдруг льдина треснула еще раз под самой палаткой и завтрак провалился в воду. Немножко левее — и все люди с лодкой попали бы в трещину.

Перетащили скорее лодку дальше от трещины и стояли около нее весь день, не смея отойти. Наступила опять темная ночь. Разбили палатку и легли спать.

Около полуночи раздался сильный треск, и льдина раскололась между палаткой и лодкой. У лодки в это время дежурил Мейер. Его с лодкой быстро относило ветром в море.

Выскочили люди из палатки и обезумели от страха — ведь там вся провизия и ружья, там спасение и жизнь, а здесь — верная смерть.

Небо прояснилось. Звезды и далекое северное сияние слабо освещали море. Оба эскимоса схватили багры и бросились за лодкой, перепрыгивая с льдины на льдину. Это был бег отчаяния. Эскимосы падали на лед, поднимались и снова бежали, а лодку уже отнесло на целый километр. Северное сияние прекратилось, вдали нельзя было видеть, догнали ли эскимосы лодку.

Так и простояли до рассвета, не смыкая глаз. Когда же рассвело, все заметили, что эскимосы добрались до лодки, но не могут ее перетащить.

Когда Тейзон заметил это, он, недолго думая, смело направился с багром к эскимосам. За ним пошел и главный его враг, матрос Кригер. Раньше он грозил убить капитана, а теперь боялся, как бы с ним не случилось беды. Так изменилось его настроение под влиянием общей опасности.

В одном месте Кригер упал и покатился на край льдины, но Тейзон удержал его багром и поднял на ноги. Через полчаса прыгания по льдинам им удалось добраться до лодки. Но стащить ее не могли. Тогда позвали еще двух матросов и общими усилиями перетащили лодку на свою льдину.

Дорогой Мейер провалился в воду, но подскочил Тейзон и с помощью матроса вытащил его на льдину.

Усталые и голодные люди легли на лед под шкуры и заснули мертвым сном. Ночью усилилось волнение, и пришлось удерживать лодку руками, чтобы ее не смыли волны. На другой день буря продолжалась, и люди провели весь день у лодки, не думая о еде. Но всех томила жажда, а льдина от волн стала совсем соленая.

К вечеру ветер ослабел. Мороз крепко сковал льдину. Моряки разбили палатку, чтобы отдохнуть от всех пережитых ужасов и обогреться у лампы.

Ночью мороз сковал все море, шум и треск прекратились. Настала тишина.

Заметили пролетавших мимо птиц. Это были вороны, которых не видали года два. Они не залетают далеко от берега, значит, близко земля и там спасение.

Но бедствия еще не кончились.

Пять дней просидели на льдине. Через два дня вся провизия вышла, и наступил голод. У матросов от утомления, голода и недостатка движения началась цынга. Расхворался и Мейер, простудившись при падении в воду. Удалось убить маленького тюленя. Его съели в сыром виде.

18 апреля увидали вдали полосу воды, а за нею чернел берег. Льдина плыла к нему, но густой туман внезапно скрыл и воду и берег.

20 апреля неожиданно налетела волна на льдину и смыла часть шкур. Другие волны смыли палатку, постели и остатки провизии. Люди в это время старались удерживать лодку от яростных волн. Посадили в нее детей, а они подняли плач и крик. Ночь наступила, а волны попрежнему хлестали через льдину. Люди всю ночь стояли у лодки и удерживали ее руками. На рассвете решили перебраться на другую льдину. Но как спустить лодку? Ее захлестнет волной. Однако ухитрились — посадив женщин, быстро спихнули ее в воду. Потом вскочили и мужчины.

С большим трудом пробились между льдами к одной большой и крепкой льдине. На ней было сравнительно безопасно. Все уселись в кружок, мокрые, озябшие, израненные. Когда взошло солнце, сняли одежду и выжали воду. Голод и жажда мучили всех. Особенно плохо приходилось Мейеру. Он совсем умирал от слабости.

Вечером полил дождь, и во впадинах накопилась вода, которая всех освежила. Джо вернулся с охоты сказать, что к ним крадется медведь.

Тогда матросы легли на лед как тюлени, а эскимосы с ружьями спрятались. Хитрость удалась, и медведь был убит. Это спасало от голодной смерти. Даже Мейер стал поправляться от свежего мяса.

Попробовали дальше плыть в лодке. Она теперь была менее загружена за отсутствием провианта, но волны все же плескались за борт. Воду непрерывно отливали жестянками. Плыть было трудно среди мелкого пловучего льда, рыхлого и рассыпающегося.

Люди боролись за свою жизнь со всей энергией в надежде на скорую помощь. Исчезли прежняя вражда и презрение. Люди как бы сроднились между собой. Мейер не раз говорил, что Тейзон дважды спас ему жизнь. Эскимосы все время кормили команду своей охотой. Без них все погибли бы от голода. А ведь недавно к ним относились с презрением, как к дикарям.

Однако за последние дни люди истомились и голодали, так как не удавалось убить в открытом море тюленя или медведя. Все обессилели и лежали на льдине, которая плыла к югу. Надежды на избавление убавились.

28 апреля матрос Ниндерман заметил вдали дымок.

— Пароход, пароход! — закричал он, как безумный, бегая по льдине.

Другие тоже вскочили, начали смотреть, но подать сигнал дымом не могли — не было спичек и дров.

Пароход постепенно удалялся, не заметив людей на льдине. Все были в отчаянии, опять повалились на льдину в ожидании смерти.

Никто не помнит, сколько времени они пролежали в беспомощном положении, ничего не видя и не слыша.

Китоловное судно „Тигрица“ встретило льдину с черневшими на ней людьми. Сначала думали, что это уже умершие люди и помощь им не нужна. Но на всякий случай капитан послал лодку с матросами. Они заметили, что люди еще живы, и всех перевезли на корабль.

Там им оказали помощь и доставили в Америку. Тейзон сделал подробный отчет о путешествии и сообщил в газеты о всех приключениях на льдине 19 человек в течение 6½ месяцев. Все читали с огромным интересом о мужественной борьбе за жизнь кучки отважных людей среди самых невероятных условий суровой Арктики. Никто серьезно не пострадал, даже маленький эскимос, рожденный на „Полярисе“, выглядел хорошо.

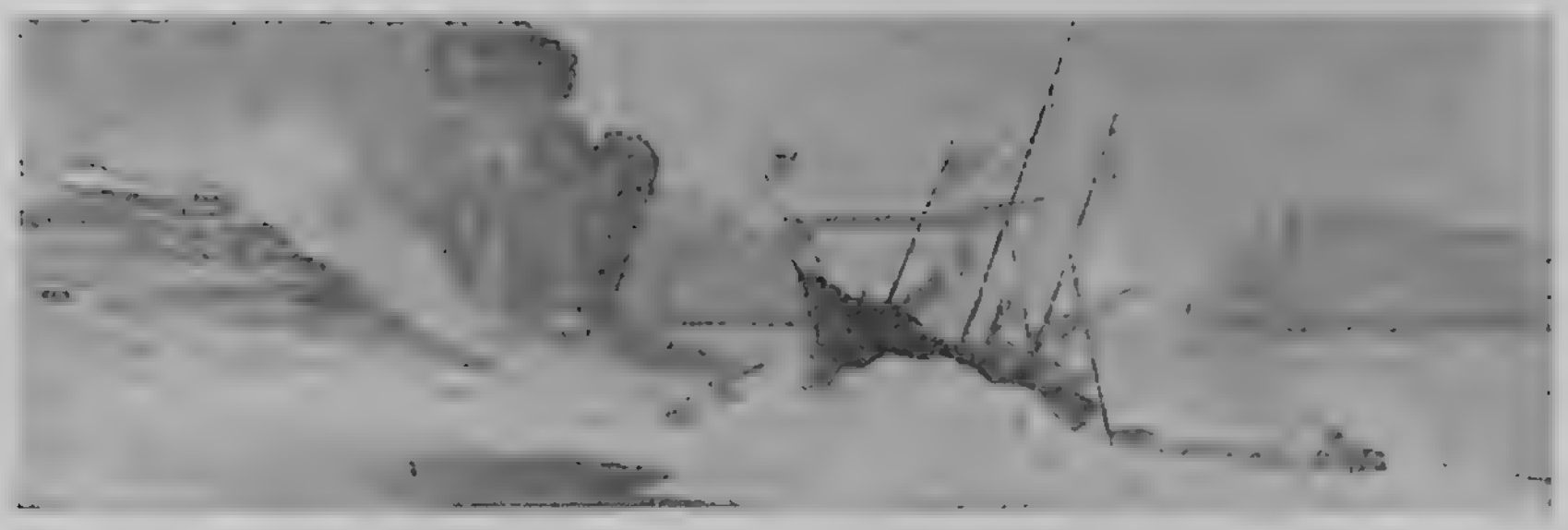
Американское правительство купило „Тигрицу“ для поисков „Полярис“. На нем опять отправился Тейзон.

А „Полярис“ в это время уже лежал на дне морском. Когда он отделился от льдины с частью экипажа, ветер отнес его в сторону. Несколько дней искали оставшихся на льдине людей, а потом решили, что все потонули, и занялись отысканием места для зимовки. Пристали к острову и поставили теплый дом. Запасов было много, команды оставалось 14 человек.

Зимой налетела буря, и произошла подвижка льдов. „Полярис“ был раздавлен и пошел ко дну. Но матросы не унывали. Пищи было достаточно, а среди них оказались умелые плотники. Они построили из досок корабля две лодки. На них потом поплыли на юг. Плавание было опасное, но прошло благополучно.

Через 20 дней их заметили и взяли на китоловное судно. Все вернулись домой здоровы и невредимы.

Так закончилось это замечательное путешествие к северному полюсу.



В ЛЕДЯНЫХ ТИСКАХ АРКТИКИ.

Плавание австрийцев на „Тегетгофе". — „Тегетгоф" зажат льдами. — Открытие Земли Франца-Иосифа. — Путешествия Пайера на санях. — Оставление судна и спасение на санях и лодках.

В 1870 г. молодой русский геолог, впоследствии известный революционер-анархист П. А. Крапоткин, составил записку Географическому обществу о необходимости изучения северных морей. В записке он впервые высказал мысль, что между Новой Землей и островами Свальбарда севернее их должна находиться земля, которая удерживает полярные льды за собой.

Об этой записке узнали лейтенанты австрийского флота Пайер и Вейпрехт и решили попробовать счастье — открыть эту землю. В то же время и географ Петерман стал доказывать, что мимо западных берегов Новой Земли можно проплыть через льды в открытое море и дойти до полярного материка, находящегося далеко на севере. Плавание в 1871 г. подтверждало, что льдов там мало.

Это подавало большие надежды на успех. Нашелся человек со средствами, граф Вильчек, который снарядил за свой счет хороший пароход „Тегетгоф" и снабдил провиантом на 3 года. Пайер уже плавал на север в германской экспедиции, поэтому ему вручили командование судном совместно с Вейпрехтом.

Им поручалось отыскать прямой путь до Берингова пролива на северо-восток от Новой Земли. Этим путем знаменитый Баренц хотел проехать в Тихий океан, но за свою попытку поплатился жизнью. Пайер и Вейпрехт отделались более счастливо, хотя и пришлось перенести немало страданий.

„Тегетгоф“ вышел в море 13 июля 1872 г. Его провожал другой пароход с Вильчеком до Новой Земли, где сложили запасы провианта и каменного угля. После этого суда расстались, и „Тегетгоф“ направился к мысу Нассау.

Прошло два года.

О „Тегетгофе“ не было никаких известий. Ни одно китоловное судно его не встретило. В газетах стали высказывать опасения, что судно погибло. Австрийское правительство назначило крупное вознаграждение тому, кто сообщит о команде „Тегетгофа“ достоверные сведения. Граф Вильчек роздал китоловным судам до 50 резиновых воздушных шаров с записками и просил их пускать в разных местах моря, надеясь установить связь.

Шотландский исследователь Ли Смит отправил на поиски „Тегетгофа“ свой пароход „Диану“ с капитаном Виггинсом. Виггинс проехал в Карское море и убедился, что оно свободно от льдов. Тогда он поднялся восточнее р. Енисея и этим разрешил старый вопрос о плавании в р. Обь. Было доказано, что в конце лета можно через Карское море провести торговые суда в рр. Обь и Енисей для торговли с Сибирью.

Но о „Тегетгофе“ Виггинс ничего не мог узнать, так как искал его не там, где он был.

А „Тегетгоф“ был далеко во льдах Арктики. В день расставания с Вильчеком капитан Пайер достиг мыса Нассау, а к северо-востоку от него корабль зажало льдами, из которых ему не суждено было выбраться.

В октябре положение стало очень опасно, так как льды сжимали судно и оно постоянно трещало.

Пайер пишет в своем дневнике:

„В октябре ледяной пол начал колебаться. Образовалась значительная трещина под самым кораблем. Офицеры и матросы бросились заделывать эту трещину. Но разве в силах были бороться люди-пигмеи со всемогущей природой. Едва поднялась могучая грудь океана, как от ничтожных заплат не осталось и следа. Произошло что-то ужасное. Льдины беспорядочно громоздились друг на друга. Гладкая ледяная равнина обратилась в цепь высоких гор. Воздух оглашался невообразимым ревом и треском.

Вновь образовавшиеся горы двигались в разных направлениях, натыкаясь друг на друга и подбрасывая судно. Экипаж, видя неминуемую гибель, решил оставить корабль. Тяжело переживать подобные минуты. Бросаешь последний взгляд на то, что оставляешь в каютах, с чем никогда бы не расстался. А вокруг слышишь свирепый гул; двери со свистом растворяются и затворяются, вылетают стекла.

Наконец, шлюпки и сани стоят на льду. Но куда направиться? Вокруг не видно ни одной надежной льдины. Спустить шлюпки на воду? Но сталкивающиеся льдины затрут их или опрокинут. Оставаться на судне? Но оно того и гляди затонет...“

В таком тревожном положении, при совершенной темноте, экипаж „Тегетгофа“ провел 130 суток. Часто гибель казалась неминуемой. Все спали не раздеваясь, готовые выбежать на палубу по первому сигналу.

Трудно представить, какие страдания пережили австрийцы, прикованные к своему кораблю, в вечном страхе за свою жизнь, без движения и труда, среди трехмесячного мрака.

Непрерывная тьма, по словам очевидцев, сначала поражает, потом озлобляет и, наконец, положительно подавляет волю всех, даже самых терпеливых из экипажа. Весь мир, в котором вы должны вращаться, заключается во внутренности судна, весь горизонт — в светлом круге его лампы. За этим, куда бы ни обратился взор, всюду черная бездна, бездонная, пустая, без признака жизни и движения, оживляемая только время от времени сиянием звезд да свирепыми вьюгами. Это действует удручающе.

16 февраля впервые показалось долгожданное солнце, обрадовавшее команду, а с 25 февраля внезапно прекратился напор льдов. У матросов явилась надежда, что пароходу удастся вырваться из ледяных тисков.

Напрасная надежда!

Лед оставался несокрушимым. Благодетельный южный ветер не приходил на выручку моряков, а морским течением относило лед на северо-запад.

С глубокой грустью Пайер следил за движением льдов и все более убеждался в том, что придется опять зимовать среди льдов.

Но на этот раз экипажу посчастливилось.

„30 августа, — пишет Пайер, — около полудня мы стояли, облокотившись о борт корабля, и бесцельно глядели в туман, который то тут, то там начало разрывать. Внезапно на северо-западе туман совсем рассеялся, и мы увидели очертания скал. А через несколько минут перед нашими глазами во всем блеске развернулась панорама горной страны, сверкавшей своими ледниками. В первое время мы стояли, точно парализованные, и не верили в реальность открывшейся перед нами картины. Затем, осознав свое счастье, мы разразились бурными криками: Земля, земля!“

Предположение Крапоткина блестяще подтвердилось. Вскоре обнаружили еще острова на том месте, где на карте

было море. Все острова назвали в честь австрийского императора Землей Франца-Иосифа.

Весь сентябрь и октябрь льдина с пароходом плыла вдоль берегов вновь открытой земли. Вдруг сильный ветер подогнал льдину к берегу. До твердой земли оставалось не более 5 *км*. Тогда команда оставила судно и перебралась на зимовку на берег острова.

На берегу сложили каменную пирамиду и под ней положили документ с описаниями плавания „Тегетгофа" и сделанного открытия. Землю назвали о. Вильчека. Измерение места показало около 80 с. ш. Остров был совершенно необитаем. Зимой путешествовали по острову, описывали берега его и наносили на карту, производили наблюдения над погодой, охотились за белыми медведями.

Матросы пережили эту зиму без страха и трепета за свою жизнь. Льды им были не страшны. Наступил снова май, а в положении льдины, зажавшей „Тегетгоф", изменений не произошло. Тогда решено было оставить судно, чтобы не повторить ошибки экспедиции Франклина.

Перед отправкой Пайер сделал на собаках ряд чрезвычайно смелых путешествий.

В первую поездку он обследовал западные берега. Во вторую поездку поднялся к северу до 81° 37′ с. ш. Отсюда часть людей вернулась к зимовке, а Пайер с двумя спутниками поехал дальше. Эта поездка едва не погубила его.

Не успели проехать и 20 шагов, как вдруг раздался страшный треск; люди, сани и собаки — все исчезло. Один помощник Орель остался на снежной площадке. Со страхом стал он искать капитана с другим помощником и заметил внезапно образовавшуюся на льду трещину. Он заглянул в трещину и обмер — Пайер повис на кушаке, зацепившемся за уступ, и прижался к стене, а сани застряли поперек щели, собаки же повисли на постромках.

Орель прилег на живот и осторожно подполз к краю трещины. Пайер висел на глубине 4 *м*. Из пропасти слышны были стоны матроса и визг собак. Орель спустил Пайеру нож, которым он обрезал кушак и выбрался наверх. Потом он закричал матросу в пропасть, что его спасут, только он не вздумал бы садиться и засыпать, а то окоченеет.

После этого Пайер бросился догонять ушедший отряд и через 3½ часа вернулся с тирольцем и длинной веревкой. Тиролец спустился по веревке в пропасть, освободил матроса, вытащил собак и сани с провизией.

Это опасное приключение не удержало смелого капитана от дальнейшего пути. Постоянно рискуя попасть в трещины

ледников, проваливаясь в снег, Пайер дошел до 82° 5′ с. ш. На самой северной оконечности (мыс Флигели) он водрузил австрийский флаг, положил в щель утеса документ, доказывающий его пребывание тут, и вернулся назад.

Поездки выяснили, что Земля Франца-Иосифа состоит из многих больших и малых островов с горными хребтами и громадными ледниками. На север от них простирается огромное Полярное море. В этом море Пайер заметил смутные очертания двух больших островов, которые назвал Землей Оскара и Землей Петермана. Несомненно, это был мираж, так как позднейшие исследователи установили, что таких земель там не существует.

По возвращении к месту зимовки Пайер стал готовиться к походу на юг. Все ценные научные коллекции, меха медведей и разные припасы остались на судне. С собой взяли лишь самое необходимое. Лодки поставили на сани и потащили их с льдины на льдину через трещины и торосы. Полыньи переплывали в лодках. Итти было крайне тяжело.

На всем пути тянулись неровные ледяные поля с нагроможденными валами в несколько метров вышины и широкими трещинами. Постоянно приходилось втаскивать сани на вершины торосов, сравнивая выступы, проваливаясь в сугробы снега. На трудных подъемах втаскивали одни сани за другими всей командой.

Как ни старались моряки продвигаться скорее, трудности пути задерживали на каждом шагу. А тут еще непрерывный южный ветер отгонял лед на север!

Через два месяца усилий удалось продвинуться к югу не более чем на 15 *км*. Только во второй половине июля ветер переменился и за 20 дней удалось пройти 450 *км*.

Всего 96 дней блуждали австрийцы по Баренцову морю то на санях, то на лодках, не зная пути, доверяясь лишь магнитной стрелке компаса. (См. карту, стр. 200.)

Наконец, удалось пристать к мысу Черному на Новой Земле в ночь на 18 августа. Все несказанно обрадовались и поплыли на юг. В бухте Пуховой оказались на якоре две русские рыболовные шкуны. На шкуне „Николай“ были письма друзей и родных команде „Тегеттофа“.

Радости и ликованию не было границ. Всем удалось вырваться из ледяных тисков Арктики. Шкуна доставила австрийцев в норвежский порт Вардсё.

Экспедиция „Тегеттофа“ по богатству сделанных открытий принадлежит к числу самых выдающихся в наши дни

ПОБЕДА НАД ЛЕДЯНЫМ ПЛЕНОМ АРКТИКИ.

Путешествия Норденшельда. — Плавание его на „Веге“ вдоль берегов Сибири. — Зимовка у Берингова пролива. — Котиковые промыслы. — Северо-восточный проход пройден.

На берегу города Карлскроны собралась многочисленная толпа жителей. Все суда в гавани украсились флагами. Бесчисленные лодки и ялики скользили по воде вокруг четырех судов, готовящихся к отплытию.

Вот раздалась команда, поднялись якоря, и суда медленно пошли к выходу из гавани. Раздались салюты из пушек крепости, с судов и лодок махали флажками, платками, шапками, восторженное „ура“ оглашало воздух и долго не умолкало.

Так провожали шведы своего знаменитого ученого исследователя Норденшельда в новое великое и опасное плавание мимо северных берегов Сибири.

Арнольд-Эрик Норденшельд был родом из г. Гельсингфорса (ныне Гельсинки) в Финляндии. Он кончил курс в университете и оставлен был при нем для научной деятельности.

В то время Финляндия находилась под властью царской России, а молодой ученый мечтал о свободе и независимости своей родины. За смелые политические речи его выслали из Финляндии, и Норденшельд поселился в Швеции. Там он занялся научной деятельностью и прославился как исследователь Арктики. Он семь раз путешествовал на о-ва Свальбард и Гренландию, изучал их геологическое строение, нашел залежи каменного угля и огромные глыбы железа из упавших метеоров. Он установил, что в древние времена в далекой Арктике был теплый климат, доказательством чего служат находимые в земле остатки деревьев — гигантские

секвои, изящные кипарисы, буки и каштаны, смоковницы, тюльпанные деревья, магнолии, грушевое и ореховое дерево, кусты винограда и пр. Еще раньше огромные папоротники и плауны произрастали во многих местах. Остатки этих растений обратились в залежи каменного угля.

Познакомившись с картой плавания капитана Виггинса на „Диане“ (стр. 59), он воскликнул:

— Теперь нетрудно установить плавание по р. Енисею до самого Китая!

В следующем году он отправился на судне, снаряженном купцом Диксоном, к берегам р. Енисея. Через пролив Югорский Шар он проник в Карское море, свободное от льдов, и, придерживаясь сибирских берегов, проплыл за устье р. Енисея. Здесь он остановился в удобной бухте, названной им гаванью Диксона.

Отсюда Норденшельд отправился на лодке вверх по р. Енисею до г. Енисейска, а пароход вернулся обратно в Швецию.

Вверх от Енисейска плавали русские пароходы в глубь Сибири до границы с Китаем. Норденшельд проехал этот путь и убедился в возможности европейской торговли с Китаем через устье р. Енисея.

Вернувшись домой, Норденшельд снова поехал на другое лето к р. Енисею. Ему удалось пройти вверх по реке до деревни Яковлевской. Там сложили европейские товары.

Так был проложен новый торговый путь из Западной Европы в далекую Сибирь. С этого времени морские торговые суда стали плавать к рр. Оби и Енисею. Не всегда эти плавания были удачны. Суровое Карское море редко освобождается от льдов. Тем не менее отыскивавшийся с XVI в. англичанами и голландцами путь к рр. Оби и Енисею был найден.

Двойное путешествие к р. Енисею убедило Норденшельда в полной возможности проплыть в Тихий океан северо-восточным проходом.

Но для такого плавания требуются большие средства. Где их взять?

Однако средства нашлись. Шведский король, купец Диксон и русский купец Сибиряков в равных долях приняли участие в снаряжении экспедиции.

Был куплен пароход „Вега“ в 357 *m*, построенный для плавания в Арктике. Его нагрузили всем необходимым в достаточном количестве. Сибиряков дал два парусника, нагруженные товарами и каменным углем. На его средства был выстроен небольшой пароход „Лена“ со стальным корпусом для отыскания удобного фарватера.

22 июня 1878 г. все 4 судна под общим руководством Норденшельда оставили берег Швеции. Сначала все суда плыли вместе, но первая же буря разбросала их. Сбор был заранее назначен у Югорского Шара. „Вега“ через месяц достигла Новой Земли и спустилась к Югорскому Шару. Здесь на якоре оказались два парусника.

1 августа суда двинулись проливом в Карское море. Впереди плыл прибывший пароходик „Лена“ и промеривал глубину. На другой день вошли в море. Оно было совершенно чисто.

Моряки ликовали, но ликование было преждевременно. Через день ветер стих, волны улеглись, и надвинулась белая полоска льдов. Скоро льды обступили „Вегу“ со всех сторон и с шумом терлись о бока. Требовалась большая осторожность в продвижении судна, особенно, когда спустился туман и впереди была мгла.

Лед был талый разъеденный лучами солнца. Он легко рассыпался от столкновения с судном. Но в тумане можно было легко наскочить на подводную скалу в незнакомом море или столкнуться с ледяной горой.

К вечеру туман поредел, и моряки увидели о. Белый. „Вега“ плыла по мутной воде желтоватого цвета. Воду пропустили через фильтр — соли в ней почти не было. Очевидно, попали в полосу пресной воды, выносимой в море рр. Обью и Енисеем. Лед был грязный. Он резко отличался от белого и чистого морского льда.

В тумане не заметили, как проплыли устье р. Енисея, и пришлось возвращаться назад к гавани Диксона. Там уже стояли парусники. Вход в гавань оказался засоренным деревьями, принесенными из р. Енисея. Некоторые деревья торчали стоймя и заграждали путь.

Погрузили в последний раз каменный уголь с парусников на „Вегу“ и в ожидании „Лены“ занялись охотой. Убили трех медведей, в их желудках нашли мох и лишайники. Значит, за неимением животной пищи эти хищники питаются и растениями.

Когда пришла „Лена“, парусники погрузили на нее уголь и отправились с товарами вверх по р. Енисею, а „Вега“ и „Лена“ поплыли дальше.

Неизвестный путь, не отмеченный на морских картах, внушал большое опасение. Часто попадались на пути небольшие скалистые острова. Внимательно смотрели вперед в подзорную трубу, измеряли лотом глубину.

А тут еще участились туманы, приходилось становиться на якорь. Это очень задерживало плавание. Погода то про-

„Вега" у мыса Челюскина.

яснялась, то портилась, люди напрасно тратили силы на опускание и поднятие якоря, в поисках удобных мест для стоянок. Наконец, плохая погода загнала судно в одну бухту на Таймыре. Бухта хорошо защищена от ветров; в ней стояли 4 дня. На берегу следов людей не заметили. На месте стоянки построили из камней столб.

18 августа оставили бухту и направились к мысу Челюскина. На другой же день бросили якорь у этого недоступного мыса — самой северной оконечности Азии.

Велика была радость моряков, достигших на судне такого места, которое считалось непроходимым. Ни одно судно еще до этих пор не огибало мыса Челюскина из-за плавучих льдов, заграждавших путь.

Важное событие отметили салютом из пушек. Оба судна украсились флагами. На берегу сложили каменный столб в память этого посещения. Вечером устроили пирушку с речами и тостами.

Мыс разделен вилообразно заливом. В южном направлении тянется горный кряж, достигающий высоты 300 *м*.

Местность пустынная, однообразная. И кругом ни души!

От мыса Челюскина хотели плыть прямо к Новосибирским островам, но плавучие льды и туманы помешали. Пришлось спуститься к югу и пробираться вблизи берегов.

Туманы при плавании в арктических водах — обычное явление. Они иногда держатся неделями и заставляют суда стоять на якоре — иначе легко погубить судно. Во время тумана все предметы принимают крайне причудливые очертания, дополняемые обманом зрения.

Норденшельд приводит ряд случаев таких обманов зрения.

Раз ему пришлось плыть в лодке на один остров. Сначала плыли при ясном небе. Неожиданно сгустился туман, и остров пропал во мраке. Но вот один матрос закричал:

— Земля у носа! Высокая земля!

Все увидели горные вершины с ледниками, но через несколько мгновений показался край льдины, покрытый грязью.

В другой раз при тумане заметили белого медведя, но во время прицела он развернул огромные крылья и улетел. Потом заметили, что это просто небольшая чайка. В то же плавание повар у палатки закричал:

— Медведь, большой медведь!.. Нет, олень!..

В тот же миг раздался выстрел, и на снегу оказался убитый песец.

Из этих примеров видно, как опасно плавание в тумане по неизвестному пути.

Плывя к югу, Норденшельд заметил, что на картах тут показана суша.

Поэтому шли осторожно, опускали часто лот, а при остановках опускали на дно драгу и ловили морских животных. Самая богатая добыча была получена у мыса Челюскина и к югу от него.

Погода стояла тихая и ясная, море совершенно чисто от льдов, но глубина постепенно убывала с приближением к устью р. Лены. С большим трудом удалось обойти опасные мели к западу от устья.

Пройдя эти мели с помощью парохода „Лены", решили его отпустить. Пароход пошел вверх по реке, захватив письма с „Веги" на родину. Дальше „Вега" продолжала путь одна и в тот же день достигла Новосибирских островов.

Между тем чувствовалось приближение зимы. Стали торопиться дойти до Берингова пролива. Море было спокойно, льдов почти не было. Миновали о. Ближний и проплыли проливом между ним и материком мимо грозного мыса Святой Нос. Раньше здесь кончались многие попытки проникнуть дальше на восток.

У этого мыса наблюдали замечательное явление — на спокойной поверхности воды появились тонкие иглы и пленки льда при температуре выше 0° в воде и воздухе. Это странное явление наблюдалось и в других местах Арктики. Нор-

деншельд объясняет его лучеиспусканием верхнего слоя воды в воздух при охлажденных нижних слоях воды.

Дальше плыли без задержек прямо на восток. У Медвежьих островов выпал снег. Вся палуба „Веги“ и прибрежная земля покрылись белым саваном. Море было пустынно, птиц на берегах не замечалось. Острова состоят из живописных скал, сильно разрушенных выветриванием.

6 сентября подошли к Шелагскому мысу и заметили две лодки. До этого места от самого Вайгача не встречали ни одного человека. Поэтому вся команда „Веги“ вышла на палубу и увидела, что к судну плывут в кожаных лодках какие-то люди. Они веселыми криками давали знать, что хотят посетить судно.

Остановили машину и спустили шлюпку. Скоро ватага странных существ в шкурах, с непокрытыми головами, влезла на палубу. Они оживленно заговорили, но никто не знал их языка. По-русски никто из них не умел говорить. Себя они называли „чукч“.

Чукчи мужчины были рослые и крепкие, с волосами черного цвета. У некоторых волосы были стрижены, кроме небольшого чуба спереди, закрывавшего лоб. Одежда их состояла из узких меховых штанов и малиц из оленьей шкуры. На одном была куртка из тюленьих кишек. У некоторых за поясом торчали шапки.

Женщины имели на лбу и носу черные и синеватые полосы, а на щеках рисунки. Грязи не замечалось.

Через час чукчи вернулись в лодки. Им дали по пачке листового табаку и глиняных трубок, сколько могли удержать между пальцами. Женщинам дали разные украшения и старую одежду. Все были очень довольны подарками.

Дальше плыли три дня вдоль берега, останавливаясь на ночь. Потом льды окружили „Вегу“, и спустился густой туман. Пришлось становиться на якорь.

Когда туман порассеялся, с берега прибыла другая группа чукчей. Их приняли тоже радушно и наделили подарками.

Чукчи приглашали к себе в гости Норденшельда. Он решил поехать со спутниками в селение, видневшееся на берегу.

Стоянка чукчей расположилась на береговом валу. Жилища состояли из шалашей, крытых звериными шкурами. Посреди шалаша помещается спальня, закрытая оленьими шкурами. Она согревается и освещается тюленьим жиром в лампе. Здесь летом спит семья, а зимой проводит все время. Остальная часть шалаша служит для склада вещей и помещения для собак. Зимой она отапливается дровами.

Чукчи на борту „Веги".

Моряков в селении встретили очень радушно и угощали разными лакомствами. В то время пищевых запасов имелось достаточно. В одном шалаше варилась в котле оленина, в другом резали на части убитого оленя, в третьем старуха выгружала желудки оленей и прятала содержимое в особый мешок. Это — размягченный желудочным соком мох. Он имеет вкус разваренного шпината и считается у чукчей большим лакомством за неимением овощей. В шалашах виднелись кожаные мешки с ворванью для продажи.

Детей было множество, здоровых и резвых. В шалашах они ходят почти нагими, а между шалашами бегают босые, несмотря на иней на земле. Малых детей носят на плечах мужчины и женщины и закутывают так, что они похожи на меховые шарики. Обращение с детьми наблюдалось ласковое, бранных слов не приходилось слышать.

На другой день „Вега“ пробовала пробиться через льды, но густой туман опять заставил встать на якорь. К берегу нагнало льдов, и путь загородило. Ночью поверхность моря покрылась молодым льдом. Но его разломало передвижкой старых льдов. Совершив обход на запад, „Вега“ прошла вперед. Однако полоса старого льда загородила путь, и пришлось пробивать канал топорами и ломами.

Через несколько часов утомительной работы удалось выбраться из льдов, но сгустившийся туман помешал двинуться. Только утром на другой день поплыли дальше.

12 сентября встретился плотный лед, и пробиваться вперед стало невозможно. Пришлось остановиться у мыса Иркайпия в небольшой бухте. Здесь простояли 6 дней, пока не открылся путь. Эта задержка и привела к зимовке.

На берегу виднелось становище чукчей из 16 шалашей. Немедленно установились дружелюбные отношения.

Во всех селениях чукчей не видно было начальства, но общины жили в дружбе и согласии. Здоровые, румяные дети резвились везде на свободе под наблюдением взрослых. Женщины не были в загоне. Муж во всем советовался с женой, отдавал ей купленные вещи. На женщинах и детях виднелись ожерелья с китайскими и американскими монетами.

Норденшельд поднялся на гору, чтобы осмотреть море впереди. Всюду оказался пловучий лед, лишь у берега тянулась полоска воды, местами прерываемая льдом. По этой полоске попробовали продвигаться вперед, но через 20 *км* попали в густую массу льда, из которой едва выбрались. Дальше затруднил путь мелкий фарватер. Кончилось тем, что „Вега“ ударилась о донный прибрежный лед и застряла. С большим трудом во время пролива удалось судно стащить с

льдины, причем лед разбивали ломами и пробовали взорвать порохом, но неудачно, а динамита не было.

Дальше опять продолжали путь вдоль берега по узкому каналу, пока льды не загородили пути. Началась дождливая погода — верный признак, что недалеко море с открытой водой.

Капитан на паровой шлюпке проехал вперед и отыскал проход среди льдов. Двинулись по этому проходу, но льды сдвигались и мешали плыть. Однако все надеялись пробиться без зимовки к Тихому океану, до которого было недалеко.

27 сентября „Вега“ достигла Колючинского залива против острова Колючина. Вход в залив был забит льдом. На острове оказалась стоянка чукчей. Погода была тихая и ясная. Стада тюленей плавали между льдами. Изредка встречались птицы, но это были запоздавшие одиночки.

Остановились у восточного берега залива и послали шлюпку отыскать путь дальше. Норденшельд спустился на берег. Он пишет так в своем дневнике:

„Вечер был восхитительный! Небесный свод ясен, в воздухе такая тишь, что дым с пламенем от костра поднимался почти отвесно. Черная водная гладь отражала свет костра в виде огненной прямой линии. На горизонте виднелась ледяная кромка в виде силуэта горной цепи. Чувствовалось тепло, было только — 2°“.

Но за ночь море покрылось слоем льда, который задержал дальнейший путь „Веги“.

Сначала пароход легко пробивал застывшую пленку у берега. Но вскоре проход стал мелким. Пришлось пробиваться дальше от берега, а там оказался старый пловучий лед, крепко спаянный с новым льдом в одно целое. Несмотря на все усилия пробиться, пришлось встать на якорь.

В команде говорили:

— Какая досада эта остановка! Ведь всего два-три дня пути осталось до Берингова пролива.

Другие успокаивали:

— Терпение, терпение! Погода изменится.

Многие надеялись победить лед. Было известно, что китоловные суда покидают эту местность иногда в середине октября. Однако дни проходили за днями, а море не освобождалось от льда. Желанный южный ветер не приходил на помощь.

Норденшельд убедился, что зимовка неизбежна. Судно перевели к ледяной скале. Это оказалось величайшим благом. Осенние бури потом прижали лед к берегу и образовали огромные валы из ледяных глыб. Если бы „Вега“ оставалась

у льдины, ее раздавило бы и похоронило под ледяными обломками. А ледяная гора упиралась в дно и защищала судно от напора льдов. По временам треск и скрип давали знать о напоре льдов, но все же это было не страшно. Крепкие дубовые бока выдерживали, и „Вега“ за зиму не пострадала.

Сняли с палубы все лишние вещи и сложили в трюм. Над палубой натянули большую парусину в виде палатки, открытой по бокам. Здесь устроили мастерские с кузнечным горном и принимали гостей — чукчей. Со всех сторон судно обложили толстым слоем снега и устроили ледяную лестницу для подъема на палубу.

Каюты Норденшельд приспособил еще при покупке судна. Внутри они были обложены толстым слоем пробки и обиты теплой материей. Теперь поставили в них железные печи.

В таких каютах было не страшно зимовать. В жилых помещениях температура держалась от 12 до 17° С, несмотря на жестокие морозы, доходившие до — 48°.

Большим неудобством был спертый воздух от испарений и угар от железных печей. Истопники иногда так старались, что люди обливались потом и спешили на палубу. Все принимали частые ванны, одевались в чистое белье, соблюдали заведенный порядок, питались разнообразной пищей. Обычная болезнь Арктики — цынга — ни разу не появлялась.

Всех кают было устроено на 30 человек. В путешествии приняли участие ученые — один ботаник, три зоолога, физик, врач. Для управления судном имелась команда из 21 матроса с капитаном и помощником. Весь этот состав вернулся на родину, не испытав серьезных болезней и повреждений. Это в значительной степени зависело от предусмотрительности Норденшельда и умелой распорядительности капитана Паландера, который сумел провести судно среди льдов и мелей на неизвестном пути, раньше считавшемся непроходимым. Имена этих героев навсегда останутся известными в истории арктических путешествий.

Экспедиция имела огромное значение как по географическим открытиям, так и по собранным естественно-научным материалам. Ученые составили огромные коллекции растений и животных со всего сибирского побережья и прилегающих островов, а также с прибрежной полосы моря. Были произведены промеры глубины на большом расстоянии, исправлены карты и нанесены на них новые острова, произведены наблюдения над погодой, изучены быт и нравы туземцев.

В план Норденшельда входила зимовка у берегов Сибири. Он намерен был использовать ее для наблюдений над

климатом и магнитными колебаниями. Поэтому немедленно приступили к устройству обсерватории на берегу в 1½ *км* от судна. Там соорудили постройку из льда и установили все приборы. Чукчи прозвали эту постройку „тинти-нярянга“, что значит — ледяной дом.

С большим вниманием и почтением смотрели они, как европейцы устанавливали разные невиданные блестящие инструменты и производили с ними непонятные движения, как волшебники-шаманы. Они боялись и подходить близко, особенно когда зажгли свет, который, как маяк, светил постоянно в течение всей зимней ночи.

Наблюдения над погодой велись сначала каждые четверть часа, потом через час до 1 апреля, а после шесть раз в сутки. Всю зиму стояла бурная погода. У земли чаще всего дул северо-западный ветер, а на высоте облаков дул противоположный ветер. Это похоже на тягу воздуха из холодных сеней в теплую комнату. Берингов пролив был недалеко. Он представляет узкий проход из теплой области в холодную — наподобие дверей из комнаты в холодные сени.

Борьбой двух противоположных течений объясняется и поразительная скорость, с какой небо близ Берингова пролива то проясняется, то покрывается облаками. Когда воздушные токи спускались до земли, становилось теплее.

Снегу выпало немного. Он не успевал окрепнуть и переносился ветром с места на место. Во время вьюги воздух наполнялся снежной пылью, которая не позволяла видеть за несколько шагов. Легко при этом сбиться с пути и погибнуть. Чукчи в таких случаях зарываются в снег и пережидают непогоду.

Но даже и без вьюги зимою бывает так темно, что легко заблудиться. Поэтому от „Веги“ до обсерватории поставили ряд столбов и протянули веревку. Ходить приходилось посменно каждые 6 часов. Однако никто не заблудился, и несчастий с людьми не было.

Часть провизии сложили на берегу и закрыли парусами. Норденшельд боялся остаться без провианта в далекой неприветливой стране в случае потопления судна напором льдов. Запасами не пришлось воспользоваться, и летом их роздали чукчам.

Замечательно то, что чукчи знали об этих запасах, но никаких краж не случилось, хотя чукчи зимой очень голодали, а припасы никем не охранялись.

Место зимовки „Веги“ находилось недалеко от двух чукотских становищ, каждое в 7 шалашей. По соседству был еще ряд становищ.

Как только „Вега“ остановилась, появилось на берегу много чукчей, которые бегали и кричали, потом спустили лодку из шкур и добрались по полынье до судна. Они не переставали кричать:

— Аноай, аноай (здравствуйте)!

Чукчей приняли очень радушно и хорошо одарили. Это положило начало хорошим отношениям, которые поддерживались всю зиму.

Чукчи приезжали в гости на собаках из дальних становищ и проводили по нескольку часов на палубе судна. Им давали теплую пищу, табак, а в пургу по чарке водки. Постепенно научились понимать друг друга не только жестами, но и словами.

6 октября с парохода заметили странное шествие: толпа чукчей тащила сани, в которых лежал человек. Можно было думать, что это опасно больной. Но он быстро вскочил у судна и поднялся на палубу. На ломанном русском языке прибывший с важностью объяснил, что приехал навестить как начальник края. Он показал диплом на звание старосты чукчей.

Староста Василий Менка, как значилось в дипломе, был небольшого роста, невзрачного вида. Одежда его отличалась богатством. На нем была меховая белая малица, а под нею синяя фланелевая рубашка. Для почета и уважения он запряг в сани чукчей.

Менку пригласили в капитанскую каюту, хорошо угостили и засыпали вопросами. Староста был неграмотный, но по карте объяснил многие места. Он принимал шведов за высшее начальство из больших городов и охотно согласился доставить от них письма в русский город Анадырск.

Написали по-русски письмо в Иркутск начальнику области с просьбой передать в Швецию о месте зимовки „Веги“. К письму приложили частные письма на родину, заделали между дощечками и вручили старосте.

Каково же было удивление, когда Менка на берегу собрал чукчей, важно уселся, раскрыл письмо и долго читал его по-чукотски. Чукчи стояли кругом и почтительно слушали.

На другой день Менка снова прибыл на судно. Его угостили на-славу, и он пустился на палубе в пляс к великому удовольствию всех.

На третий день Менка с братом собрался домой и приглашал в гости моряков. Двое отправились с ними, чтобы купить оленей для зимних поездок по тундре.

Поселок чукчей-оленеводов состоял из 18 шалашей, раскинутых по берегам реки. Чукчи вели торговлю с русскими

и американцами. В юрте брата Менки оказались железные и стальные вещи, медные кофейники, кубки из мельхиора, чайные чашки. Одежда была из оленьих шкур, но виднелись и ситцевые рубашки. У женщин в ушах и на шее болтались стеклянные бусы.

Но не все живут так исправно. На обратном пути пришлось ночевать в жалкой юрте бедняков — двух стариков и старухи. Убожество юрты бросалось в глаза. Деревянная посуда, чугунок, кой-какая одежда и шаманский барабан — вот все, что в ней увидали.

Проводник от Менки все время бежал у саней, погоняя собак. После суточного путешествия он был бодр попрежнему, только усиленно жевал табак. Собак он совсем не выпрягал, и чем кормил их — неизвестно. Но силы их не истощались.

Дней через десять Менка опять посетил „Вегу“ и просил дать ему водки к празднику за трех убитых оленей. Письма он еще не отправил. Водки ему не дали и приняли неласково, так что он скоро покинул судно.

Все были огорчены неудачей с письмами. Но в феврале Менка известил, что отвез письма в Якутск. Этому не особенно поверили. Однако после узнали, что поручение было действительно исполнено.

В мае солнце заметно пригрело землю. Началось таяние льда, и появилась открытая вода. Но чукчи уверяли, что море откроется через два месяца. Матросы не хотели верить и каждый день ждали освобождения от ледяного плена.

Однако май оказался холодным. Только в июне обнажились от снега пригорки, потом сбежала талая вода и показалась зелень. Первый цветок сорвали 23 июня. С 27 июня появились насекомые. Начался прилет птиц и гнездование.

Но льды попрежнему запирали „Вегу“.

Прошли июнь и половина июля, а моряки не знали, когда же кончится их зимовка.

18 июля, во время обеда, судно вдруг закачало. Капитан вскочил наверх и вскрикнул:

— Лед задвигался!

Дикий восторг охватил команду. Матросы обнимали друг друга, смеялись и оглашали воздух криками „ура“. Кончился их утомительный плен, продолжавшийся 294 дня.

Немедленно все принялись за работу, пустили в ход машину, и „Вега“, украшенная флагами, с полными парусами пустилась в путь.

Сначала пошли на северо-запад, обогнули ледяное поле и повернули к востоку в Берингов пролив. Чукчи собрались на берегу, кричали и махали руками, провожая судно.

Через два дня обогнули мыс Осткап, который Норденшельд переименовал в мыс Дежнева в память русского моряка Семена Дежнева, впервые посетившего и описавшего этот мыс.

Впереди виднелся вход в Берингово море и Тихий океан. Достигнута великая цель, которая более 300 лет занимала европейцев. Много энергии и средств потрачено было англичанами и голландцами на отыскание северо-восточного прохода, много погублено жизней. Но только знаменитому путешественнику Эрику Норденшельду удалось пробиться через плавучие льды и доказать всему миру, что проход доступен для плавания.

Пройдя Берингов пролив, Норденшельд посетил американский берег Аляски и встретил там эскимосов. Он ознакомился с их бытом, выменял у них много предметов обихода для музея и потом направился к Командорским островам, открытым русским мореплавателем Берингом. Здесь моряки имели возможность повидать котиковые промыслы.

Острова находились в аренде у одной американской фирмы, которая вела в крупных размерах охоту на котиков.

Котики напоминают тюленей, но с более длинными ногами, на которых могут ходить, волоча брюхо по земле. Взрослый самец-секач 6—7 лет имеет до 2½ *м* длины и весит 160—250 *кг*. Густая шерсть состоит из жестких волос и очень мягкого, нежного подшерстка. Этот подшерсток и соблазняет промышленников. Грубые волосы из шкуры выдергивают, а мех в Англии красят в разные цвета и продают очень дорого под именем котикового меха.

Котики огромными стадами совершают ежегодные переселения весной к островам Берингова моря, где и остаются несколько месяцев, а потом уплывают в море.

Первыми в мае приплывают взрослые самцы — секачи — и стараются занять места ближе к воде. Каждому требуется до 10 *кв. м*, за которые идет борьба. Слабые оттесняются дальше от берега. Успокоившись, самцы лежат на солнце, обмахиваются задними лапками, как веером, и радостно ворчат. Питаются они морскими рыбешками, за которыми по временам охотятся в море.

В середине июня появляются из воды самки для рождения детенышей. Самки вдвое короче самцов. Их встречают самцы, провожают на свои участки, где и охраняют во время родов. Каждый самец охраняет от 5 до 30 самок. Иногда происходит борьба между самцами, но вскоре все успокаиваются. Самки родят по одному или по два детеныша и кормят их своим молоком.

Морские котики на лежбище.

Через несколько времени самцы уплывают в море, а самки остаются с детенышами, но потом и они уплывают.

Подрастающие котики называются холостяками до 6 лет. Они держатся отдельно от семейных, собираясь огромными стадами на своих лежбищах, или играют в море близ берега.

Норденшельд со спутниками и проводником ездил на собаках к одному лежбищу. Пришлось ехать далеко через горы и травянистые долины. К лежбищу подошли осторожно пешком, чтобы не спугнуть котиков.

Неожиданно на повороте предстало поразительное зрелище — на каменистом побережье близ прибоя лежало до 200 тыс. котиков, больших и малых.

Часть самцов лежала неподвижно, другие неуклюже двигались на коротких ножках. Иные с ловкостью ныряли в воду, играли, боролись. Черные малыши ползали между взрослыми, издавая блеяние. Матери помогали им и кормили молоком.

Долго не пришлось смотреть на это редкое зрелище. Ветер переменился, и отвратительный трупный запах заставил всех уйти. Оказалось, что недавно было убито 13 тыс. котиков, и их ободранные трупы на много километров отравляли воздух зловонием.

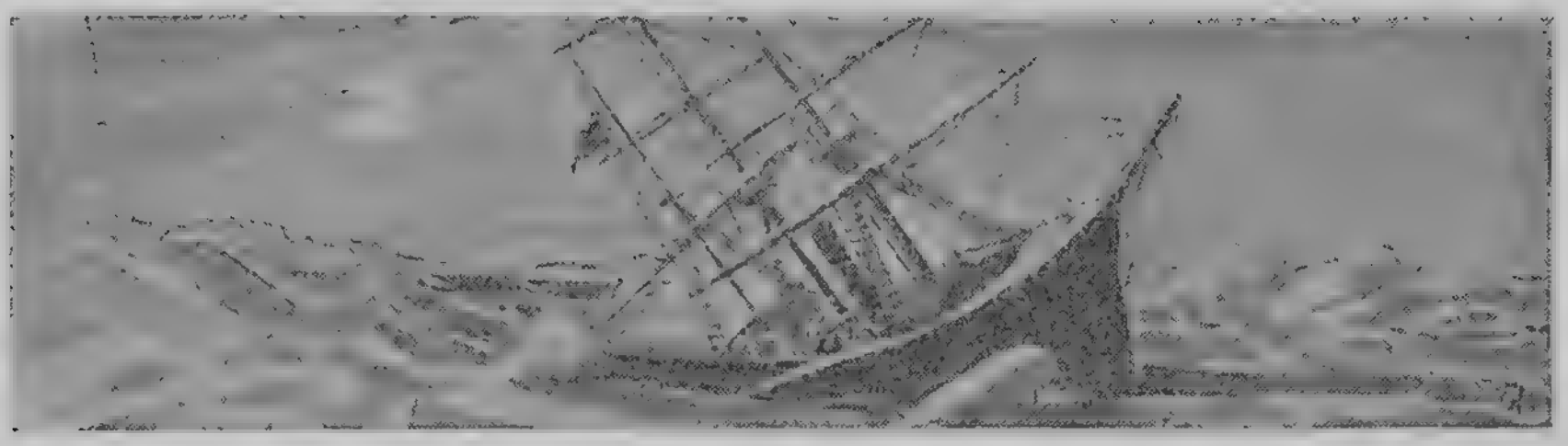
На промыслах убивают только самцов-холостяков. Их загоняют в места убоя штук по 20 и дрыгалкой около 2 *м* ударяют по голове. Самок и самцов с порченой шкурой не трогают.

От Командорских островов „Вега“ направилась к японскому городу Иокагаме, где послали телеграммы на родину, получили письма и занялись починкой судна. Нужно было обшить подводную часть медью, чтобы морские ракушки в теплых водах не испортили деревянной обшивки. Кроме того, надо было переждать время штормов на южных морях. Только в октябре „Вега“ оставила берега Японии.

Японцы приняли Норденшельда с большим почетом, устроили ряд празднеств, представили своему микадо, выбили даже особую медаль в память путешествия, приглашали на разные заседания и обеды.

Дальше везде по пути устраивали торжественные встречи и чествовали отважных шведов. Но самая торжественная встреча готовилась в Стокгольме. Она превратилась во всенародную манифестацию.

Въезд в гавань совершился ночью. На пути всюду были бенгальские огни и ракеты. Сноп ракет взвился над „Вегой“, когда она вошла в порт и остановилась против дворца. Ее осветили электрическими прожекторами с лодок. Сотни тысяч людей запрудили набережную и громкими криками выражали свой восторг.



КАК ГИБНУТ КОРАБЛИ И ЛЮДИ В АРКТИКЕ.

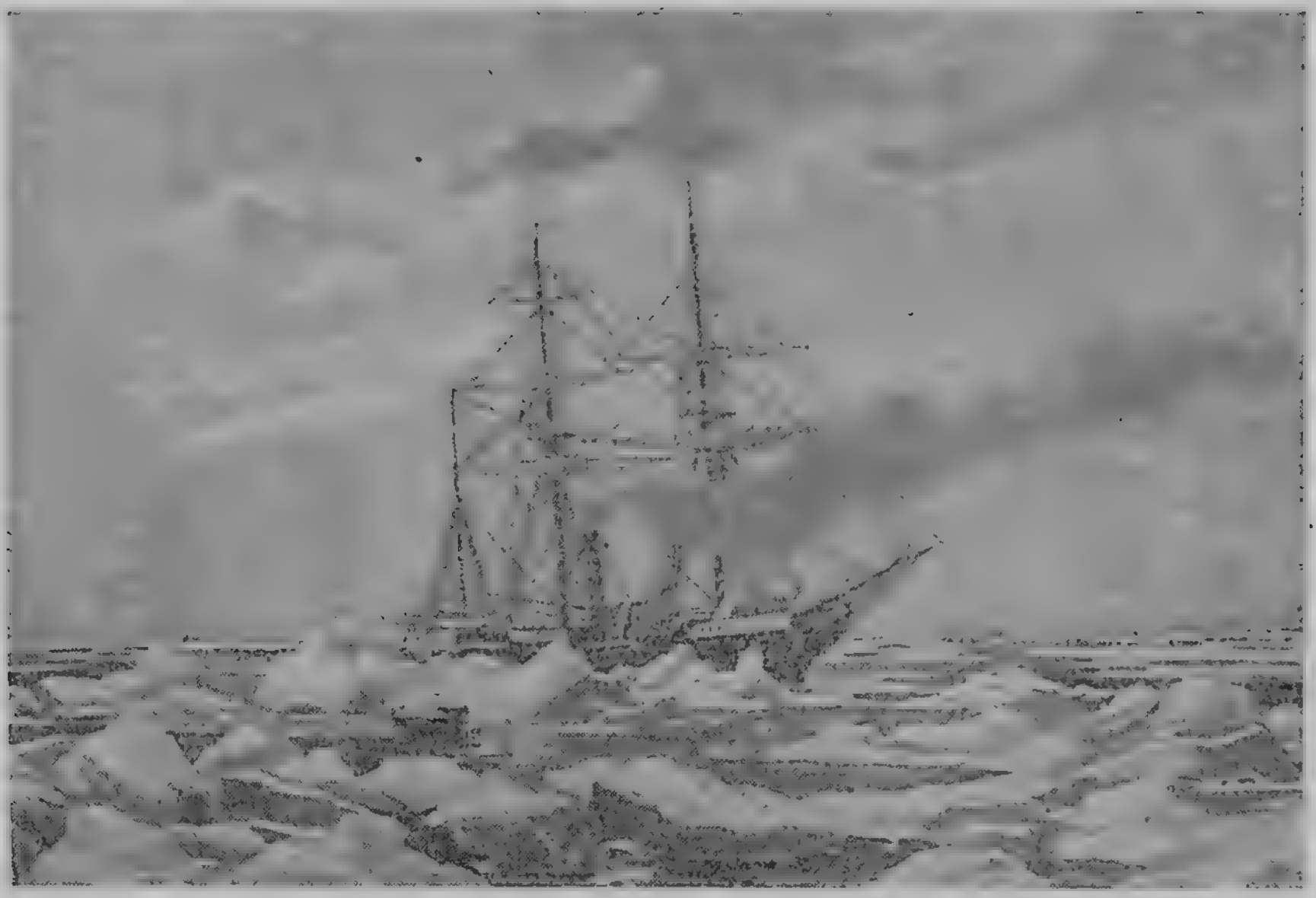
Плавание американца де-Лонга к полюсу „Жанетте". — Гибель „Жанетты" во льдах. — Передвижение на санях и лодках. — Гибель от голода. — Плавание „Роджерса". — Пожар на „Роджерсе" и спасение команды по льду.

Смелым путешествием Норденшельда интересовались все газеты и высказывали опасения за его судьбу, не получая долго известий. Владелец одной большой газеты в Нью-Йорке, Гордон Беннет, решил послать на свой счет пароход отыскивать Норденшельда и помочь ему, а потом попытаться проникнуть к северному полюсу. С этой целью было куплено большое судно из английского дуба с непроницаемыми перегородками. Судно назвали „Жанеттой". На нем были три мачты для парусов и сильная паровая машина. Каюты утеплили войлоком и материей, над палубой устроили крышу для зимовки. Корабль был с избытком нагружен провиантом на 3 года, каменным углем и всем необходимым.

Капитаном „Жанетты" Беннет пригласил лейтенанта Джорджа де-Лонга. Это был человек решительный, храбрый и умный. Он уже плавал на пароходе, отыскивавшем „Полярис" во льдах Арктики. Команду выбрали из 1300 записавшихся охотников. Отбирали самых крепких и опытных. На пароходе поехали врач и ученые для исследований.

8 июля 1879 г. „Жанетта" вышла из гавани Сан-Франциско и пошла на Аляску. Там погрузили уголь, взяли 40 собак с двумя индейцами и пошли в Берингов пролив. В бухте Лаврентия получили известие о проходе Норденшельда в Японию. Поэтому де-Лонг повернул прямо на север к полюсу.

С тех пор „Жанетту" видели только раз с китоловного судна и дали знать в Америку.



„Жанетта“ во льдах.

Через два года американцы послали 5 кораблей на розыски. Что же случилось с „Жанеттой“?

Де-Лонг придерживался общего мнения, что ближе к полюсу лежит огромное Полярное море, свободное от льдов. Поэтому он смело повел судно в подвижные льды, надеясь быстро их пройти, но неожиданно попал с самого пролива в морское течение, которое со льдами понесло судно на северо-запад.

Руль подняли вверх, чтобы не сломать о льды, топку котлов прекратили. Команда не особенно беспокоилась. Судно крепкое, провизии довольно, ветер скоро разгонит лед, — так говорили многие на корабле.

Время проводили весело, катались на коньках по льду, читали и пели, ходили на охоту, убили двух моржей и несколько белых медведей.

С 16 ноября началась долгая полярная ночь на 70 суток. Льды заковало морозом, и настала тишина. Но в январе льды зашевелились и стали давить на судно, вызвав течь. Пустили в ход все помпы на носу, и с тех пор непрерывно качали в две смены целых 17 месяцев. Люди неделями не раздевались.

В мае появились чайки, увидали уток. Настала теплая погода. Потом миновали летние месяцы.

А „Жанетта“ все плыла во льдах и не могла от них избавиться.

Пришлось снова зимовать, выносить бури и напор льдов. Положение было хуже, здоровье заметно убывало. Появилась цынга, и доктор прилагал все усилия, чтобы спасти людей от смерти.

18 мая 1881 г. лоцман с высоты мачты разглядел очертания берега на таком месте, где на картах было отмечено море.

— Земля, земля! — радовались матросы.

Это был небольшой островок. Его назвали в честь корабля островом Жанетта. Через несколько дней увидели другой островок и назвали его островом Генриэта. Открытие островов порадовало команду.

Но скоро начались тяжелые дни.

„Жанетта“ плыла в большой толстой льдине. На нее напирали другие льдины и ломали края. Лед ломался с большим шумом и треском.

Ночью 10 июня моряки крепко спали. Вдруг судно подбросило; начались толчки. Команда вскочила с коек, быстро оделась и выбежала на палубу. Де-Лонг осмотрел лед и увидел со всех сторон трещины и щели. Показалась открытая вода, и „Жанетта“ поплыла. Быстро развели котел, поставили руль и приготовились к отплытию.

Здесь прекращаются судовые записки капитана де-Лонга. Дальнейшее стало известно из его записной книжки, которую он вел до самой смерти.

Матросы радовались, что судно их наконец-то поплывет свободно. Все вышли на палубу и смотрели на тихую гладь голубоватой воды.

Но суровая Арктика не выпускала своей жертвы.

11 июня лед опять стал напирать с большой силой и накренил судно на бок. Оно трещало, но еще сопротивлялось напору. Вдруг вода хлынула в котельное отделение. Никакая откачка не помогла.

Вечером напор льдов усилился, корпус трещал по всем направлениям, палуба выгнулась сводом. Вода в трюме заметно прибывала. Все, что можно было спасти, снесли на лед, и в 8 часов по приказу де-Лонга все сошли на лед. Капитан последний оставил судно.

Ночь провели на льду в палатках, тревожно прислушиваясь к толчкам и треску льдов. На другой день льдина раскололась, и все спасенные вещи перетащили дальше от трещины. Ночью проснулись от новых колебаний льда и с ужасом смотрели на последние минуты „Жанетты“. Скоро корпус ее скрылся под водой.

Стали готовиться к трудному путешествию по льду с лодками, поставленными на сани. Оставалось 24 собаки, их назначили для трех саней с провизией. Трое саней с лодками должны были тащить матросы, разбитые на 3 отряда.

Де-Лонг отдал строгий приказ взять с собой только самое необходимое в пути и пищи на 2 месяца: 12 *кг* сухарей, 24 *кг* пеммикана, немного чаю, кофе и сахару. Все остальное оставили на льду. Тащить сани по неровному льду за много километров — трудная задача.

Намерением де-Лонга было добраться до Новосибирских о-вов, а если там никого не встретят, плыть на лодках до устья р. Лены и двигаться вглубь по берегу, до селения, показанного на карте.

17 июня в 6 часов вечера тронулись в путь. Немедленно начались трудности и неудачи. Собаки обленились и не могли сдвинуть сани. Пришлось людям помогать, потом возвращаться за лодками. Встречались полыньи и трещины, лодки снимали с саней и на них все переправляли, потом опять лодки укрепляли на санях.

Но более всего затрудняло беспорядочное нагромождение льдов в торосы большой высоты. Обойти их было нельзя — они далеко тянулись в обе стороны. Впереди шел отряд с топорами и лопатами, прорубая и сглаживая путь. За ним одни за другими тащили сани. Сани постоянно ломались, приходилось их чинить. Все это очень задерживало продвижение.

Снег был рыхлый и глубокий, часто проваливались в трещины, не видя их. Люди изнемогали, снимали с себя одежду, оставаясь в одних рубашках, отдыхали на каждом шагу. В первые сутки прошли не более 2 *км*. На четвертый день хлынул дождь и быстро размочил снег. Пришлось укрыться в палатках и пережидать целые сутки.

Дальше путь стал совсем невозможный, лед крошился на части, образовалось много поверхностных озер на льду, их переплывали на лодках. В довершение несчастья заболели два матроса и пришлось их везти на санях. Другие тоже выбивались из сил.

Через неделю пути де-Лонг сделал отдых на сутки и во время его проверил по солнцу положение лагеря. С ужасом убедился он, что, несмотря на все усилия продвигаться на юг, их отнесло со льдом на 60 *км* севернее места гибели судна. Пришлось скрыть от матросов это страшное открытие, но курс изменили к западу.

Дальше пошло еще труднее. Полыньи становились все чаще и крайне мучили команду переправами. Почти каждый

Передвижение по льду с лодками.

день шли дожди, палатки не спасали от сырости, одежда у всех промокла, а сушить негде, кроме своего тела. У одних руки и ноги были в язвах, другие были больны. Но удалось убить двух тюленей, моржа и белого медведя. Свежее мясо подействовало на всех благотворно.

Через 10 дней пути продвинулись на юг на 25 *км*. Это было уже некоторым утешением для капитана. Другое утешение тоже пришло неожиданно. Шедший впереди лоцман вдруг закричал:

— Земля, земля в виду!

Де-Лонг посмотрел в подзорную трубу и заметил в тумане темную полоску суши, но до нее было еще далеко.

Однако матросы ожили. Твердая земля манила к себе. Там их спасение. Они бодро шли вперед. Земля то скрывалась, то опять показывалась. Шли две недели, а дойти не могли. Течение их относило назад со льдом.

26 июня подошли к широкому проливу за 3 *км* от земли. Заметно было сильное течение воды. Льдины несло мимо земли.

Хотелось спустить лодки, но пристать к берегу нельзя. Темные утесы стеной опускались в воду, а между ними виднелись ледники, идущие в море.

Прошло еще два дня. Оставалось не более 600 *м*.

Вдруг льдина зацепилась за береговой лед, и открылся путь на берег. Люди бросились тащить лодки и были уже совсем близко, как внезапно образовалась трещина, преградившая путь. Что тут делать?

Де-Лонг с ужасом увидел, что они у самого края суши и течение их относит в море. Но в это время льдина закружилась и понеслась к небольшому заливу во льду.

Как только льдина ударилась о береговой лед, люди спешно начали перебираться и с большим трудом вышли на берег.

Земля, на которую вступили американцы, оказалась большим пустынным островом. На картах его не значилось. Поэтому де-Лонг назвал его островом Беннета.

На острове отдыхали 10 дней и решили итти дальше, к Новосибирским островам.

Опять начались те же мытарства. Лодки тащили по рыхлому льду, падая в трещины, переплывали полыньи, взбирались на торосы. Тащились два месяца и только в начале сентября дошли до ближайшего острова Фадеева.

Отсюда поплыли на лодках по открытому морю. По числу лодок разделили команду на три части. Большой лодкой на 14 человек командовал де-Лонг, другой лодкой на 11 человек — его помощник Мельвиль и третьей лодкой на 8 человек — лейтенант Чайп. Всем лодкам велено было держаться вместе.

Лодки шли под парусами и на веслах. Скоро обогнули южный берег о. Котельного и отдыхали на нем два дня. Потом приплыли на остров Столбовой и здесь застрелили оленя. Отсюда поплыли к устью р. Лены.

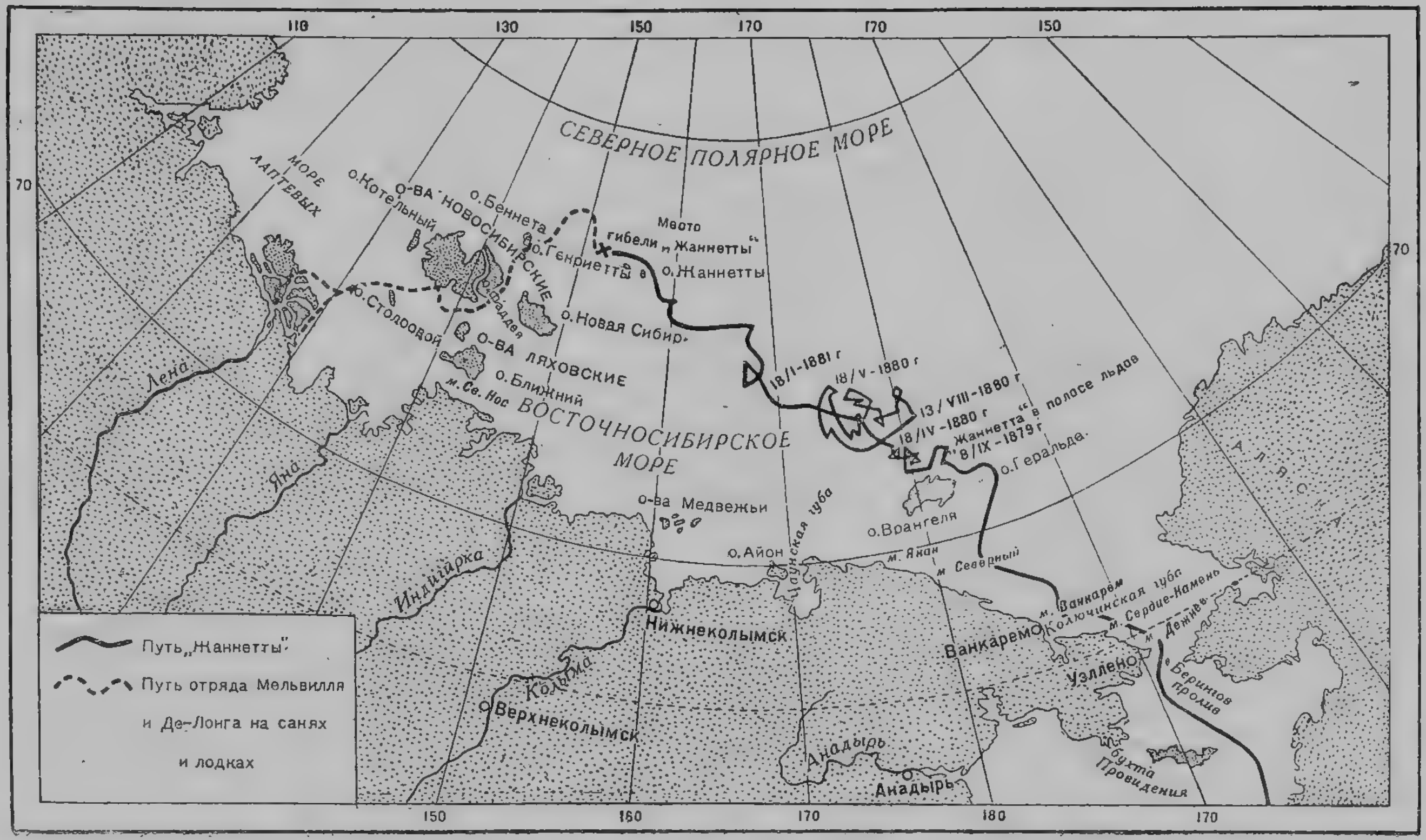
Вдруг поднялась буря. Волны заливали лодки. Пришлось беспрерывно отливать воду. Сначала все лодки были на виду, а ночью в темноте потеряли друг друга. Лодку Чайпа захлестнуло, вероятно, волной, так как о ней ничего неизвестно.

Лодку Мельвиля ветром погнало к берегу и носило по морю 108 часов, пока не добрались до берега.

С величайшим трудом вышли на берег, развели костер и стали сушиться. Вскоре все заснули мертвым сном у костра. Через два дня на них набрели рыболовы и указали путь в поселок якутов. Там их согрели и накормили. Все 11 человек спаслись, но один сошел с ума.

Лодка де-Лонга потеряла мачту и парус, но их заменили веслами. Вода заливала лодку, и люди усиленно отливали ее.

Утром заметили, что другие лодки исчезли. Куда они девались? Неужели погибли? Каждый с ужасом думал о смерти.



Карта дрейфа „Жанетты" и пути ее команды.

Погода прояснилась. Ветер стал стихать. Люди ободрились и усиленно гребли к югу.

Показался низкий берег Сибири, окаймленный тонким льдом. Лодка врезалась в лед и остановилась на мели, а до берега было еще далеко. Как ни бились люди, но подвести лодку ближе не удавалось. Пришлось вылезать в воду и брести до берега около километра.

Делать нечего. Взвалили на себя вещи и потащились по воде, оставив лодку.

На берегу отдыхали два дня, обсушились, согрелись, привели в порядок багаж. Провизии было на пять дней, но индеец застрелил двух оленей, и запасы улучшились.

Решено было итти вверх по р. Лене. По карте значилось недалеко русское селение. Двинулись в путь пешком с ручными санками. Пришлось везти в санях больного товарища Эриксона с отмороженными ногами.

Эриксон умер. Его похоронили как моряка, опустив в прорубь реки. Итти стало легче, но пищи не было.

Де-Лонг решился на последнее средство. Он обратился к матросу Ниндерману:

— Не можете ли вы, Ниндерман, помочь товарищам?

— Я рад сделать все, что могу.

— Надо пойти вперед как можно скорее, найти поселок, купить мяса и доставить нам. Иначе все погибнут.

Ниндерман раньше служил на „Полярисе“ и плавал на льдине в числе 19 человек. Это был матрос умный, храбрый и крепкого сложения. Он немедленно пустился в путь с матросом Норосом. Пищи им не пришлось брать. Взяли только спирта и ружье с 50 патронами. Дорогой надеялись застрелить оленя. Но олени очень чутки и близко к себе не подпускают.

Скоро им удалось увидать стадо оленей в 11 голов. Ниндерман ползком пополз к ним, но сторожевой олень заметил опасность, издал крик, и все стадо бросилось бежать.

Неудача очень опечалила бедных матросов. Ведь один олень спас бы всех от голодной смерти.

Грустные и голодные они пошли дальше. Завыла метель со снегом. Решили выкопать убежище в сугробе, чтобы переждать бурю. Снег замел их так, что едва вылезли на свет.

На другой день вечером увидали избушку, но она была пуста. Развели в ней огонь, погрелись и заночевали. Утром пошли вперед. Ветер дул в лицо, пронизывал насквозь. Ноги тонули в глубоком снегу, мучил голод. Заночевали в открытой пещере и едва не замерзли. На следующий день набрели на избушку, в которой нашли три полугнилые рыбы.

Силы окрепли. Опять шли несколько дней. Еды не было. Пришлось резать полосками штаны Нороса из тюленьей кожи. Этим и питались. Прошло еще три дня. Силы убывали с каждым часом. Ветер дул в лицо попрежнему. Бедняги едва волочили ноги и часто ложились на снег отдыхать.

19 октября вечером набрели на три хижины. В одной хижине нашли сушеной заплесневелой рыбы 5 *кг* и немедленно утолили голод. Здесь отдыхали два дня. На третий день хотели итти дальше, но слабость в ногах не позволила. Стали готовить обед.

Вдруг за дверями раздался шум. Ниндерман выглянул, увидал двух оленей и вернулся за ружьем. Когда он выходил с ружьем, в дверях показался якут. Он упал на колени и, видимо, просил не убивать его. Ниндерман отложил ружье в сторону и дружески успокоил его, кое-как знаками показал, что они нуждаются в пище и оставили на севере голодных товарищей. Якут показал три пальца, быстро вскочил в санки и уехал.

Он вернулся с двумя якутами, которые привезли мороженой рыбы и теплую одежду. Матросы оделись теплее, наелись рыбы и чувствовали себя в безопасности.

Якуты повезли спасенных моряков в свое селение из двух больших юрт с 10 жителями. Там их угостили с большим радушием и устроили на ночлег. На следующий день отвезли их в то селение, куда посылал де-Лонг.

Здесь Ниндерман пытался жестами объяснить, что требуется немедленная помощь оставленным товарищам. Якуты кивали головами, но ничего не понимали. На другой день пришел ссыльный Кузьма и понял, что речь идет о крушении корабля. Он взял записку от Ниндермана на английском языке и отвез в селение, где был Мельвиль, а Ниндермана и Нороса перевезли в Булун.

Получив записку, Мельвиль обрадовался, что группа де-Лонга высадилась на землю, поехал в, Булун, узнал о тяжелом положении группы, и помчался с людьми на санях к устью р. Лены. В разных местах нашли вещи и стоянки группы, но людей не нашли. Было темно и свирепствовал буран. Снег заметал все окрестности. Провизии было мало, и якуты заторопились домой. В конце ноября Мельвиль еще раз ездил с Ниндерманом, но никого не нашел.

Мельвиль заболел дизентерией и 6 декабря переехал лечиться в Верхоянск. В марте он опять снарядил поездку из 12 человек. Проследили стоянки людей и в одном месте заметили — в снежном бугре торчало ружье и 4 связанных кола. Раскопали бугор и обнаружили трупы двух матросов.

Нашли недалеко де-Лонга с доктором и поваром-китайцем. Рядом с капитаном лежал его дневник с потрясающими сведениями о последних днях жизни.

Всего отрыли 12 трупов в ужасном виде. Ноги их укутаны были в тряпки, сапог нет, руки и штаны опалены.

Из дневника узнали, что после ухода 2 матросов наступили тяжелые дни.

„Мы шли покачиваясь, — писал де-Лонг. — Мы не сознавали, куда идем. После суточного голода принялись есть обувь и одежду из оленьих шкур, варили питье из травы.

11 октября остановились, потому что не могли передвигать ноги. Выпили отвар травы".

13 октября записано в дневнике: „Мы не можем двигаться против ветра, а здесь оставаться — значит умереть".

„17 октября Алексей (индеец) умер от истощения и голода. Мы положили его позади палатки и прикрыли флагом.

21 октября умерли еще два матроса.

23 октября. Все очень слабы. Все страдают ногами. Обуви нет.

24 октября. Страшная ночь.

25 октября. Безнадежно.

26 октября. Холод, голод, болен.

27 октября. Иверсен совершенно обессилел.

28 октября. Рано утром Иверсен умер.

29 октября. Ночью умер матрос Дреслер.

30 октября. Бойд и Герц умерли ночью. Коллинз умирает"...

На этом дневник обрывается.

На поиски „Жанетты" американцы посылали разные суда. Одно судно „Роджерс", под управлением капитана Берри из Берингова пролива прошло прямо на север, но льды загородили путь, и пришлось свернуть к берегам Сибири.

Недалеко от Берингова пролива есть о. Идлидля. На нем Берри устроил склад провианта и хижину. В ней остались помощник капитана Путнэм, три матроса, ученый и литератор. Зимой они должны были обследовать окрестности — не найдутся ли где следы экипажа „Жанетты".

Наступило время вставать на зимовку. У острова Врангеля оказалась удобная бухта. Берри решил, как только море замерзнет, начать поиски на санях вдоль берегов.

30 ноября утром вдруг на пароходе показался густой дым из-под палубы. По команде капитана все встали на свои места, люки закрыли и стали накачивать воду внутрь.

А пожар все усиливался. Попробовали открыть один люк. Из него повалил густой черный дым.

Пожар начался на носу, и никто не знал причины. Берри повернул судно кормой против ветра и приказал все стаскивать на корму. Дым проник в кочегарку и машинное отделение. Пришлось залить топки и выпустить пар, а люди вышли на палубу. Берри решил выброситься на берег. Но пароход понесло по течению от берега.

С ужасом увидел капитан, что погибнет не только пароход, но и люди. Он велел на легкой лодке завезти канат на берег и привязать. Море замерзало, и лед мешал ехать. Пробовали несколько раз и не доходили до берега. Наконец, удалось, пробивая береговой лед, забросить тонкую бечевку на берег, а за нее втащили и толстый канат. Его зацепили за выступ и стали переправлять большие лодки с людьми. Удалось протащить из пяти лодок только три, и то с трудом. Все люди, в числе 30 человек, спаслись. Но припасов спасли очень мало. Впереди ждал голод.

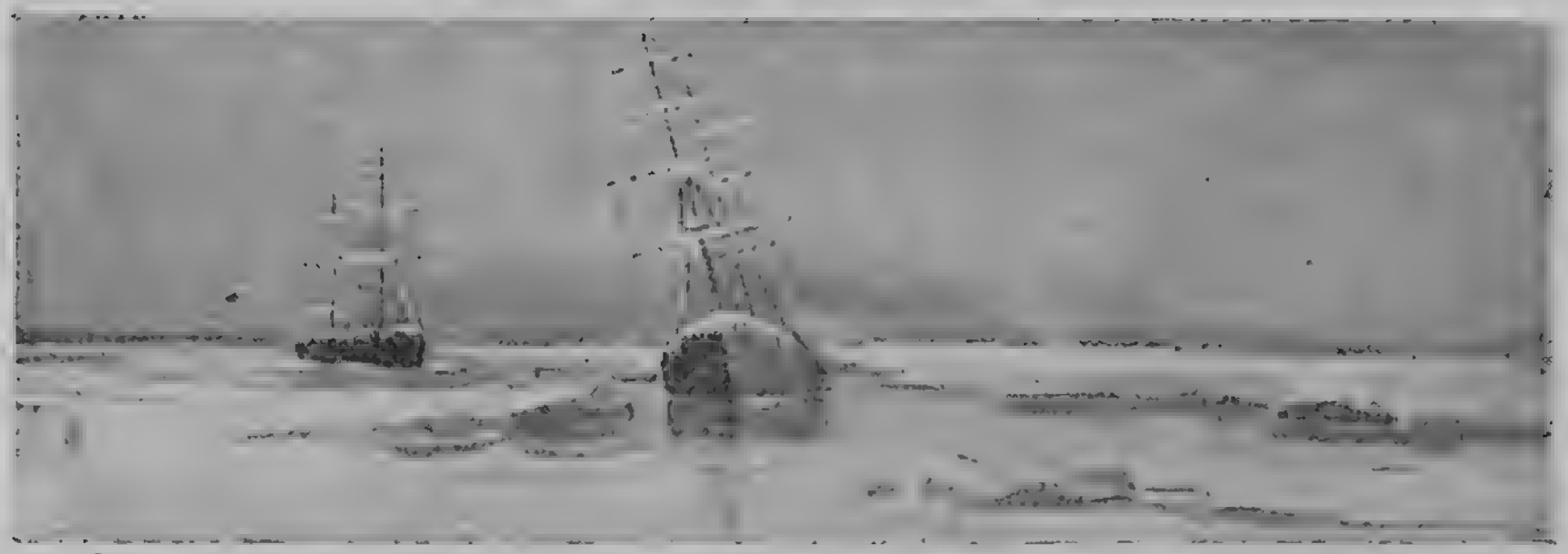
А пароход вдали горел ярким пламенем. Он плавал на волнах и освещал кругом своим светом большое пространство. Пароход горел двое суток и потом опустился на дно.

Берри решил плыть в лодках до берегов Сибири, а там найти селение чукчей и раздобыть провиант. Лодки спустили в воду и поплыли на юг. Однако через несколько часов встретился сплошной лед. Пришлось повернуть назад к острову. Двое чукчей, бывших в гостях во время пожара парохода, сумели перебраться на берег и известили своих о бедствии. Как только замерзло море, приехали на санях чукчи и перевезли всю команду в свои юрты.

Прежде всего Берри решил послать телеграмму на родину о гибели судна и бедствиях команды. Нужно было ехать за сотни километров до русского города с телеграфной линией. Писатель Гильдер взялся доставить телеграмму. Потом Берри собрался на о. Идлидлю, чтобы привезти оставленные там припасы. Но помощник его Путнэм уже узнал от чукчей о пожаре „Роджерса“ и спасении команды на берег. Он нагрузил несколько саней провиантом и повез его сам с тремя чукчами.

В начале января Путнэм доставил припасы и обрадовал этим всех моряков. В это время чукчи сами испытывали затруднения в пище, да и пища их не всем нравилась. 10 января Путнэм поехал обратно, но сбился с дороги и заехал далеко в море. А ночью буря разломала лед, и он очутился на льдине вдали от берега. Спасти его не было возможности. Из всей команды „Роджерса“ погиб один Путнэм в то время, когда он не ожидал никакой опасности.

Остальные все вернулись на родину.



ПУТЕШЕСТВИЕ ФРИТИОФА НАНСЕНА К ПОЛЮСУ.

Плавание на „Фраме“ во льдах. — Поездка к полюсу на санях. — Возвращение на Землю Франца-Иосифа. — Зимовка на острове. — Встреча с Джексоном и возвращение в Норвегию.

Гибель парохода „Жанетта“ оказала большое влияние на новую попытку достичь полюса. На этот раз выступает знаменитый норвежский путешественник Фритиоф Нансен.

Случайно он прочел в газете известие о том, что 3 эскимоса из Южной Гренландии нашли во льду вещи, несомненно принадлежавшие команде „Жанетты“. Между вещами были перечислены фуражка с именем Ниндермана, брюки Нороса, провиантский листок с подписью де-Лонга.

Как могли попасть эти вещи к Гренландии — от места гибели „Жанетты“ за 7200 *км*?

— Очевидно, — рассуждал Нансен, — существует морское течение от Новосибирских островов к восточным берегам Гренландии. Он и раньше наблюдал там выброшенный морем лес, несомненно принесенный из рек Сибири.

Внезапная идея озарила Нансена:

Место гибели „Жанетты“ лежит на одном меридиане с местом находки вещей на восточном берегу Гренландии. Значит, льды с вещами прошли через полюс, мог бы пройти через полюс и корабль, если бы не потонул. А что, если попытаться построить такой корабль, которого льды не раздавят, и на нем проплыть со льдами через полюс?

Нансен был человек огромной воли. От природы и воспитания он получил крепкое здоровье, ловкость, смелость, выносливость, хладнокровие вместе с поразительной настойчивостью в достижении цели. Он кончил курс университета

и был хранителем музея в г. Бергене. Но страсть к полярным путешествиям отвлекала его от научных занятий.

В первый раз он плавал на китоловном судне между Свальбардом и Гренландией. Потом совершил безумно смелое путешествие на лыжах поперек Гренландии вместе со Свердрупом. После невероятных страданий, часто проваливаясь в щели, они пересекли поперек ледник на высоте 3 *км* при морозе — 50°. Потом они спустились по морю до поселка на самодельных лодках из ивовых прутьев и бамбуковых лыжных палок, обтянутых брезентом.

Эта поездка дала большие научные результаты и доставила славу молодому ученому далеко за пределами своей страны.

После известия о вещах с „Жанетты" Нансена охватила мысль поехать к северному полюсу. Он обдумал план путешествия и напечатал в газетах. Он писал:

„Все полярные путешественники боролись со льдами, а я воспользуюсь ими. Та самая сила, которая являлась неодолимым препятствием к достижению полюса, будет моей союзницей. Нужно доплыть на корабле к Новосибирским о-вам, там врезаться в лед и плыть с ним к берегам Гренландии. Там льды растают, и корабль освободится. Такое путешествие может продлиться более трех лет. Но если обставить его удобствами, продолжительность не составит несчастья. Следует взять с собой больше припасов, книги, устроить электрическое освещение, развлечения охотой, музыкой, играми, совершать поездки на собаках, вести научные занятия. Корабль надо сделать особенно прочным, так что льды его не раздавят. Если он не пройдет мимо полюса, можно попытаться на собаках дойти до полюса. Если начнется цынга или произойдет крушение корабля, нетрудно будет добраться до Земли Франца-Иосифа, а с нее на Свальбард, где бывают летом китоловные суда".

Таков был крайне смелый план Нансена, план простой и в то же время гениальный по замыслу. Многие находили его безумным, самоубийственным. Но нашлись и защитники, указывавшие на правильность суждений о морском течении через полюс.

Нансен обратился к своей стране за денежной помощью. Норвежцы откликнулись на призыв, веря в могучие силы молодого путешественника. Собрали 220 тыс. руб., из которых больше половины ассигновал парламент. Нансен заказал небольшой корабль по своему плану. Корабль удался на-славу. Назвали его „Фрам" (по-норвежски — „вперед").

Корабль был построен из лучшего дуба, с толстыми балками и тройной обивкой до 80 *см* толщины. Форму кораблю

Спуск „Фрама“ на воду.

придали широкую, кругло-выпуклую, чтобы льды не давили судно, а выпирали вверх. Длина корабля не превышала 36 *м*, вместимость — 380 *т*. Паровая машина в 220 сил давала судну скорость в 10—12 *км* в час. В помощь машине имелись три мачты с парусами. Руль и винт могли подниматься на палубу, чтобы лед их не мог сломать.

Особенное внимание Нансен обратил на помещение для команды. В задней половине был устроен общий зал, а по бокам 5 одноместных кают и 2 четырехместные, всего на 13 человек. Каюты обили в несколько слоев войлоком, пробкой, клеенкой и деревом. Прекрасная вентиляция и удобное нагревание кают делали их вполне гигиеничными. Освещение было электрическое.

Провизии взяли на 5 лет. Против цынги были взяты консервы из овощей и плодов, лимонный сок, мармелад, затем мясные и рыбные консервы, молоко, масло, варенье и пр. Хлеб пекли два раза в неделю.

Для команды имелась большая, хорошо подобранная библиотека.

Для научных занятий и наблюдений были собраны специалистами самые разнообразные и дорогие приборы, инструменты, аппараты.

Участниками экспедиции были норвежцы. Капитаном Нансен взял своего товарища Свердрупа, с которым он совершил

переход через Гренландию. Вся команда составляла одну дружную товарищескую семью. Все были крепкого здоровья и выдержали подробный и строгий медицинский осмотр.

Благодаря принятым мерам команда в пути почти не хворала и не скучала. Страшная болезнь цынга, уносившая прежде немало жертв, совсем не появлялась.

Это показывает, как следует тщательно подготовлять полярные экспедиции.

„Фрам“ вышел в море 24 июня 1893 г. из гавани Осло. Весь город провожал своего героя. По пути кругом Норвегии во всех городах устраивались торжественные проводы. Но вот и последняя стоянка в Вардсё кончилась. Сдали письма на родину, последнее прости своим близким, и корабль отошел от берегов Норвегии.

Вперед — к неизвестному будущему!

Нансен решил плыть по пути Норденшельда близ берегов Сибири. В селении Хабарове взяли на борт 34 собаки для путешествия к полюсу на санях.

10 сентября „Фрам“ обогнул мыс Челюскин — самую непроходимую часть северо-восточного прохода. Отпраздновали удачу стрельбой из пушек и вечерней пирушкой.

Дальше шли по пути Норденшельда до Новосибирских островов. Мимо острова Белкова повернули к северу и плыли несколько дней. 24 сентября встретились льды, а 25 сентября „Фрам“ был окончательно затерт льдами под 78°,5 с. ш.

Вскоре ударил мороз в —25°. Льдины сковало в одно целое, и команда начала готовиться к зимовке.

Машину разобрали и смазали салом. На палубе поставили ветряный двигатель для динамомашины, устроили кузницу, разместили на льду собак, установили непрерывное наблюдение над погодой и магнетизмом. Днем и ночью каждые четверть часа велись записи показаний термометра и барометра, направления ветра и пр. В море опускались лот и драга для изучения морских глубин и морской жизни.

Сплошная тьма наступила в конце октября, но она не оказывала на моряков гнетущего действия. Все чувствовали себя хорошо, были веселы и здоровы. Доктору нечего было делать. Сильные холода до —50° на привычных к холоду жителей севера оказывали мало влияния. В каютах было тепло, и сырости не чувствовалось. Утром все вставали в 8 ч. и завтракали. На завтрак давали хлеб, сыр, консервы и фрукты. Пили кофе, шоколад или чай. Потом шли все на работы по росписанию. В час дня обедали и отдыхали, потом работали до 6 ч. Наступали ужин и чай, после отдых и развлечения.

Команда много раз любовалась северным сиянием. Нансен так описывает их:

„Вот наступает северное сияние, простирающее под небесным сводом свою серебристую сверкающую вуаль. Она меняется то в желтую, то в зеленую, то в красную, то сжимается, то расширяется, постоянно изменяясь, и, наконец, распадается на колеблющиеся многоскладчатые ленты сверкающего серебра, поверх которых взлетают волнообразные переливающиеся лучи. Затем вся роскошная картина исчезает. В следующий момент сияние появляется в виде пламенных языков, затем снова вылетает яркий луч от горизонта кверху, пока все не потухнет в свете луны".

Одно явление пугало матросов — это давление льда по временам. Нансен считает, что в значительной степени притяжение луны вызывает напор льдов.

Сначала раздается отдаленный гул, точно гром землетрясения. Гул все ближе и ближе, и вот он слышен со всех сторон, он превращается в оглушительный грохот. Тихое ледяное царство потрясается этим гулом, словно полярные исполины проснулись и вступили в бой. Лед начинает подниматься огромными глыбами. Нигде нет покоя, все кругом колеблется. В темноте смутно различаешь, как все ближе и ближе надвигаются ледяные громады, льдины в 4 *м* толщиной лезут друг на друга, повинуясь боковому давлению. Вот эти холмы совсем близко. Нужно спасаться. Но куда? Внезапно лед раскалывается у ног, открывая черную пучину, в которой видна вода. Вы кидаетесь прочь, но сквозь мрак видите, что на вас движется новый вал. И все время не прекращаются гром, гул, рев, прерываемые взрывами и выстрелами, так что невозможно слышать голоса людей.

От этого давления льдов многие корабли обращались в развалины и погружались на дно. „Фрам" тоже испытал подобное давление. Команда не раз ждала гибели судна. Люди спали одевшись, чтобы быстро выскочить на лед в случае опасности. Вахтенный поднимал тревогу каждый раз, когда начинался отдаленный гул.

Однако „Фрам" выдержал все испытания. Напор льда поднимал его кверху, и этим давление ослаблялось. Но балки часто гнулись и трещали, опасность потерять уютное судно вместе с провиантом чувствовалась при каждом напоре льдов.

Наблюдения над движением льдов установили, что „Фрам" подвигается очень медленно к северо-западу. Льды заставляют его делать зигзаги вперед и назад, что, вероятно, вызывалось борьбой ветров с течением воды и глубиной моря.

Быстро подошло и лето, а „Фрам“ оставался во льдах и мало подвигался к полюсу. Промеры моря обнаружили глубину от 3300 до 3900 *м*.

В конце августа „Фрам“ не дошел до 82° с. ш., а к западу его отнесло на 350 *км*. Такое расстояние по открытой воде он мог бы проплыть в сутки.

Наступила вторая зимовка во льдах. Она проходила наподобие первой зимы. Все были здоровы и жизнерадостны. В работах, научных занятиях, играх и развлечениях время проходило незаметно.

Но Нансен был неспокоен. Он ясно видел, что „Фрам“ пройдет далеко от полюса и он не оправдает тех надежд, какие возлагались на экспедицию. В уме его зрел новый чрезвычайно смелый план. Он решил оставить „Фрам“ и вдвоем с помощником дойти до полюса на санях.

Помощником Нансен выбрал своего товарища по университету Иогансена, который с радостью согласился пойти навстречу всяким опасностям.

Стали готовиться в поход. Устроили два легких каяка в 3½ *м* длины, поставили их на легкие санки из бамбука, взяли провизии на 100 дней и необходимые приборы для наблюдений. Путники надели на себя по две легкие шерстяные рубашки и по две шерстяные куртки, на ногах шерстяные штаны и байковые шаровары, легкие носки, гамаши и особые башмаки с мягким сеном. Голову покрыли войлочной шляпой. На случай метели взяли плащ с капюшоном. Для спанья сшили общий мешок из шкуры старого оленя и взяли легкую складную палатку из шелка весом в 1,4 *кг*.

14 марта пустились в путь на трех санях, которые потащили 28 собак. Нансен и Иогансен шли на лыжах, управляя собаками. Десять дней шли по ровной ледяной пустыне, сильно страдая от холода. Морозы доходили до — 44°.

Дальше пошло еще хуже. Лед был неровный, бугристый. Бугры достигали 6 *м* вышины, и подниматься на них с санями было чрезвычайно трудно. Собаки выбивались из сил. Приходилось часто останавливаться на отдых под защитой ледяного бугра. Тогда разбивали палатку, давали собакам корму, а сами скорее согревали воду из льда, варили пищу и, пока она варилась, залезали в общий мешок и, стуча зубами, немного согревались, а одежда оттаивала. Во время пути она превращалась от испарины в ледяной твердый панцырь. Нансен натер себе глубокую рану на руке до кости таким жестким платьем. Зажила она только с наступлением тепла.

В мешке часа через полтора одежда делалась мокрой и гибкой. Закипала вода, и путники вылезали из мешка ужи-

нать. Но глаза слипались от усталости, и рука бессильно падала. После ужина пили теплую воду, потом опять залезали в общий мешок с головой и, прижавшись плотно, засыпали крепким сном.

В начале апреля путь стал совсем невозможным. Попадались трещины и валы из льдов, сани опрокидывались в воду, собаки совсем обессилели и еле волокли ноги. К тому же Нансен заметил, что лед относит к югу и продвижение вперед мало приближает к цели.

8 апреля Нансен взобрался на высокий бугор и в подзорную трубу увидел, что путь к северу загроможден хаосом из ледяных глыб. Точное определение места показало 86° 14′ с. ш. До полюса еще осталось более 420 *км*. Ясно было, что в данных условиях итти вперед — значит погибнуть без всякой пользы для дела. Решено было повернуть на юго-запад к Земле Франца-Иосифа.

Итти стало легче, так как многие торосы и трещины имели то же направление и шли вдоль, а не поперек, как раньше. Проходили до 30 *км* в день; но встречались и затруднения — приходилось переправляться через поперечные торосы и трещины. Солнце припекало все сильнее, снег сверху таял, и на льду появилась вода. Образовались полыньи и каналы открытой воды, которые затрудняли путь, заставляя делать большие обходы. 19 апреля вышел весь корм для собак, пришлось убивать по одной собаке и мясом ее кормить остальных.

В начале мая оставалось в живых 16 собак. Итти было трудно. Сани приходилось часто перетаскивать через большие трещины, и все выбивались из сил. Снежная буря заставила отдыхать целые сутки. Одни сани сожгли, чтобы согреться. Дальше пошли с двумя санями и 12 собаками.

В конце мая попали в местность, пересеченную частыми полыньями, и едва выбрались из них. Стали появляться животные. Нансен часто уходил вперед на лыжах искать дорогу. Иогансен с тревогою ожидал его возвращения: ведь так легко провалиться и бесследно исчезнуть.

11 июня Нансен пишет в дневнике:

„Трудно себе представить что-нибудь более однообразное, чем наша теперешняя жизнь. День за днем, неделя за неделей проходят в бесплодной борьбе со льдами и в надежде на скорый конец. Кругом ничего не видно, кроме льда. Еще нет открытой воды, а между тем наша провизия истощается. Скоро станет невозможно бороться со льдом и снегом. Собаки вязнут все больше, и мы сами идем по колена в воде. Перешли на голодные пайки, но 22 июня

удалось убить тюленя, и мы досыта наелись. Даже плясали вокруг тюленя от радости. Потом удалось еще убить тюленя. Мясо его высушили".

Так прошли весь июнь и почти весь июль.

24 июля, взобравшись на ледяной холм, Нансен заметил вдали землю в виде облачка. Но до нее было еще далеко.

Опять потащились вперед, переплывая широкие полыньи на каяках.

„После изнурительного пути, — пишет Нансен, — мы достигли полыньи. Нам пришлось переплыть ее в каяках. Занятый спуском своего каяка на воду, я внезапно услышал крик Иогансена: „Скорей ружье!" Я обернулся и увидел, что товарищ мой лежит на спине, а над ним медведь. Я кинулся доставать ружье, но оно было спрятано в чехле, а каяк спущен на воду. Как можно скорей я вытащил каяк на край льдины и начал вынимать ружье дрожащими руками, стоя на коленях, не оглядываясь.

В это время я слышу, как Иогансен спокойно сказал:

— Стреляй скорей, пока не поздно.

Как торопился я в эту минуту!

Наконец, ружье было вытащено. Я обернулся и прицелился. Заряд ударил позади уха, и медведь упал мертвый. Это была огромная голодная медведица. По следу на снегу мы заметили, что она уже давно крадась за нами. Вдруг она, подкравшись к Иогансену, ударила его лапой по голове, так что искры из глаз посыпались. Когда он сказал „стреляй", зверь готов был схватить его за голову".

7 августа пустились по открытому морю в каяках. Их связали вместе и поставили парус. Плыть было легко, в пище недостатка не было.

15 августа достигли берега неизвестного острова. С большим удовольствием они лазали по скалам, отыскивая жалкие растения между камнями. Рядом виднелся другой остров, а вдали были еще острова. Они достигли архипелага Земли Франца-Иосифа.

Поплыли между островами на юго-запад. Осень приближалась быстро. Надо было выбрать место для зимовки и запасти провизию, пока не скрылись животные.

Пристали к одному острову, выбрали место у обрыва скалы и устроили жалкую избушку в 3 *м* длины и $1\frac{1}{2}$ *м* ширины. Стены сложили из камней на мху, отбивая камни от скал полозьями от саней и лыжными палками. Крышу сделали из моржовых шкур. Для этого убили двух больших моржей, ленивс лежавших на льдине. Сало их пошло на согревание и освещение хижины.

Вскоре удалось убить медведицу и двух медвежат, настреляли тюленей и моржей. Запасы мяса почти не переводились, но все же приходилось и голодать. Особенно много приходилось терпеть от холода в жалкой хижине и в рваных лохмотьях, оставшихся от одежды.

Невыразимо долго тянулась эта скучная, однообразная зимовка. С 15 октября солнце перестало светить. Делать было решительно нечего, книг не было, писать при свете ночника, в чаду и копоти, лежа на спине, было крайне неловко. Бумага делалась черной и сальной, и едва можно было потом разобрать написанное. Да и мысли как-то не шли в голову. Гулять на страшном морозе в рваной одежде не представляло особенного удовольствия. При этом часто выли метели, и нельзя было выглянуть из хижины целыми неделями.

Вот что пишет Нансен:

„Сильная буря захватывает дыхание при первой попытке высунуть голову наружу. Мы лежали в мешке, стараясь заснуть — проспать время. Но это не всегда удается. О, эти длинные, бесконечные ночи, во время которых ворочаешься с боку на бок на камнях, дрожа от холода, и изо всех земных благ желаешь только одного—сна! А мысли летят к родине".

В конце февраля вновь появилось солнце. При дневном свете путники испугались, увидев друг друга. За зиму у них отросли волосы и борода, лица были закопченные, грязные.

Вскоре пожаловал белый медведь, привлеченный запахом жилья. Его убили и свежим мясом питались шесть недель.

С приходом весны начали готовиться в путь — починили каяки, сшили из одеял костюмы, исправили обувь и 19 мая покинули место зимовки.

Путь держали к югу, надеясь встретить китоловное судно. Начались опять прежние бедствия, самим приходилось тащить сани по рыхлому льду. Брели по снеговой воде с риском провалиться. Однажды Нансен на лыжах попал прямо в воду и едва не утонул. Иогансен во-время подоспел и вытащил его.

В другой раз случилось еще хуже.

Сам Нансен говорит так:

„Мы плыли целый день в связанных вместе каяках, а к вечеру причалили к краю льдины, чтобы хоть немного размять отекшие ноги. Мы ходили взад и вперед, разговаривая. Вдруг Иогансен воскликнул: „Стой! Наши каяки унесло!" Обе лодки отошли от края льдины и плыли по воле ветра. Ремень, державший их, развязался.

— Возьми мои часы, — сказал я Иогансену и как мог скорее сбросил с себя часть одежды, приготовляясь плыть.

Прыгнув в море, я поплыл, но ветер был от льдины, и легкие каяки уносились все дальше и дальше. Мне казалось, что я не догоню их. А без них наша гибель неминуема. Все, что мы имели, находилось в каяках, с нами не было даже ножа. Нам все равно пришлось бы умирать — утону ли, постигнутый судорогой в холодной, как лед, воде, или вернусь без каяков. Поэтому я напрягал все силы до крайности. Измучившись, я повернулся и поплыл на спине. В это время я видел, что Иогансен бегает как сумасшедший взад и вперед по льдине. Бедный, его положение было ужасным, так как он не мог сделать решительно ничего. Он мало надеялся, что я догоню лодки, и говорил впоследствии, что это были самые тяжелые минуты, какие ему приходилось переживать.

Когда я опять повернулся, я увидел, что каяки значительно ближе. Это придало мне мужества и поддержало мои силы. Но я чувствовал, что руки и ноги коченеют, удары становятся слабее, но и расстояние уменьшается. Наконец, я протянул руку и ухватился за лыжу, торчавшую из каяка. Мы были спасены.

Однако я весь так окоченел, что влезть в лодку было трудно. Одно мгновение мне казалось, что все погибло. Тем не менее удалось вскарабкаться в каяк. Я дрожал, зубы стучали. Я почти замерзал. Работа веслом немного согрела меня. Мне удалось достигнуть края льдины. Совершенно истощенный, я с большим трудом вскарабкался на нее, дрожа и едва держась на ногах. Иогансен напялил на меня все, что было в запасе, и разостлал спальный мешок. Я влез в него и долго лежал, стуча зубами, пока не стал немного согреваться. Только ноги еще долго были нечувствительны. Пока Иогансен готовил горячий суп, я заснул, а когда проснулся, кушание было готово. Горячий суп скоро уничтожил все последствия моего купания".

Надо быть исключительно здоровым человеком, чтобы перенести без вреда вынужденное плавание в ледяной воде.

Через 6 дней путешественники плыли в каяках мимо большого острова.

Вдруг из воды выплыл большой морж и положил клыки на каяк Нансена. Едва удалось отогнать его веслом, но каяк был прорван, в него хлынула вода. Нансен быстро направился к большой льдине и вытащил каяк на лед. Все имущество было подмочено. Пришлось сушить вещи и чинить каяк. Потом легли спать.

Около полудня Нансен проснулся, вылез из мешка и стал готовить обед. Туман рассеялся, и Нансен решил осмотреть окрестности, влез на бугор и стал всматриваться.

Вдруг он невольно вздрогнул.

Чуткое ухо уловило среди криков чаек нечто, похожее на собачий лай. Через минуту лай повторился.

Нансен поспешил к товарищу и разбудил его. Но тот не поверил. Однако Нансен был убежден в присутствии людей на острове.

„Я надел лыжи, — говорит Нансен, — взял ружье и отправился по берегу. Скоро я заметил на берегу собачьи следы. В сильном волнении я шел между холмами. Вдруг мне послышался человеческий голос. Как забилось сердце, как бросилась кровь в голову при этом звуке!

Ничего не видя вокруг, не помня себя, несся я на лыжах между глыбами льда и скоро заметил живое существо, которое подвигалось ко мне. То была собака. Но дальше шло другое существо, и то был человек. Мы быстро приближались. Я махнул шляпой, он сделал то же. Я узнал Джексона, которого когда-то видел.

Я снял шляпу, и мы протянули руки.

— Душевно рад вас видеть, — сказал Джексон.

— Благодарю, я тоже.

— Есть у вас здесь корабль?

— Нет, мой корабль не здесь.

— Сколько вас?

— Со мной один товарищ, он там, за льдами.

Вдруг он остановился, пристально посмотрел мне в лицо и быстро спросил: — Да вы не Нансен ли?

— Да, это я.

— Какая радость! — Он схватил мою руку и стал сильно трясти ее. — Куда вы теперь идете?

— Я оставил „Фрам“ под 84° с. ш. после двухлетнего плавания на нем. Я дошел пешком до 86° и повернул к Земле Франца-Иосифа. Мы были вынуждены перезимовать где-то к северу отсюда и теперь идем на Шпицберген.

— Поздравляю вас от всего сердца! Вы сделали смелое путешествие, и я бесконечно счастлив, что мне выпала доля первым поздравить вас“. (См. карту на стр. 200.)

Нансен встретился с начальником английской экспедиции, которая изучала природу и очертания островов Земли Франца-Иосифа. Экспедиция состояла из 7 лиц и жила в просторном доме с возможными удобствами. Комнаты были обиты сукном, посредине весело горели дрова в печке.

Путешественников приняли чрезвычайно радушно, наделили бельем и одеждой.

„Чрезвычайно приятно было, — пишет Нансен, — снова получить хлеб, масло, молоко, сахар, кофе и пр., без чего

Нансен у жилища Джексона.

мы обходились целый год и сильно тосковали. Высший же комфорт был достигнут нами, когда мы смогли сбросить с себя грязные лохмотья и принять теплую ванну. Затем, когда мы вымылись, оделись в мягкое платье, остриглись, побрились — превращение нас из дикарей в европейцев было кончено.

Норвежцы пробыли 39 дней в гостях у Джексона в ожидании корабля. Прибывший корабль „Виндворт" принял их на свой борт. 14 августа Нансен вступил на землю Норвегии в городке Вардсё и сразу отправил до ста депеш. Застучал захолустный телеграф, извещая весь мир о благополучном возвращении Нансена после трехлетнего плавания.

20 августа Нансен только что проснулся, как к нему постучали. Он вышел и увидел начальника телеграфа с депешей.

Нансен сорвал печать и прочел:

„Фрам" прибыл сегодня. На борту все благополучно. Иду тотчас же в Тромзе. Привет тебе на родной земле! Свердруп".

На другой же день Нансен был в Тромзе. Все вернулись здоровыми после трех лет плавания. (См. карту на стр. 200.)

Торжественно встречала Норвегия своих славных сынов. Несколько дней праздновалось возвращение экспедиции. Нансен сделался самым популярным человеком в Норвегии. Да и за пределами ее имя Нансена пользуется большой известностью как ученого путешественника, сделавшего ряд важных открытий и наблюдений в арктических странах. Он исследовал глубину Полярного моря и температуру воды на различных глубинах, изучил движение льдов, сделал много ценных наблюдений над погодой, над земным магнетизмом, над жизнью животных и пр., открыл новые острова, проверил приполюсное течение, забрался дальше всех, путешествовавших до него к полюсу, и т. д.

Для нас, граждан СССР, имя Нансена дорого и тем, что он пришел к нам на помощь в тяжелый голодный 1921 г. устройством помощи голодающим. За это IX съезд советов выразил ему глубокую признательность от имени миллионов трудящегося населения.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ „ПОЛЯРНОЙ ЗВЕЗДЫ“.

Плавание итальянцев на „Полярной звезде“. — Авария судна и зимовка на Земле Франца-Иосифа.— Путешествие Каньи к полюсу на санях и обратный путь. — Починка „Полярной звезды“ и возвращение в Италию.

Захотелось итальянцам проникнуть к полюсу на собаках по примеру Нансена. В короткий срок они снарядили свою экспедицию под начальством герцога Абруццского.

Крепкое красивое судно „Полярная звезда“, снабженное всеми припасами, 12 июня 1899 г. вышло в море и направилось в г. Архангельск, чтобы взять ездовых собак. В узкой части Белого моря встретились подвижные льды, но крепкое судно легко давило их своим носом из крепкой стали.

В Архангельске погрузили 120 собак и 12 июля двинулись на север. Белое море было совершенно чисто от льдов, и потому быстро шли на парах и парусах.

Вечером 20 июля вдали увидели ярко блестевшие утесы южного берега Земли Франца-Иосифа.

По мере приближения к берегу все более отчетливо выделялись ледяные вершины скал мыса Флора, где произошла встреча Нансена с Джексоном. При ясной погоде мыс сиял на солнце разноцветными огнями, отражаясь в спокойной воде.

Двинулись дальше на север. Судно пробивалось вдоль кромки берегового льда. Нужно было проникнуть в море Виктория, свободное от льдов. Но путь к нему лежал по узким проливам между островами, а проливы забило льдом.

Бесполезно плавая от одного пролива к другому, „Полярная звезда“ ни на шаг не подвинулась к северу. Решили пробиваться сквозь лед, надеясь на крепость судна. Задача трудная! Иногда продвигались лишь по нескольку метров

в час. А тут еще густой туман не позволял далеко видеть. Капитан почти не слезал с „вороньего гнезда“ — из бочки на верхушке мачты. Когда порыв ветра разрывал туман, он стремился выбрать направление пути. Однако льды напирали на судно и частично поломали руль.

5 августа сильный ветер разогнал тучи, туман рассеялся, и яркое солнце осветило льды. Они загорелись разными огнями с бесконечными переливами и вызвали восхищение команды.

Но положение судна было опасное. Льды окружали его со всех сторон. Пришлось опять итти напролом, рискуя погубить судно.

На другой день удалось пробиться в открытую воду. Здесь встретились с кораблем Вельмана и узнали, что море свободно до Земли Рудольфа.

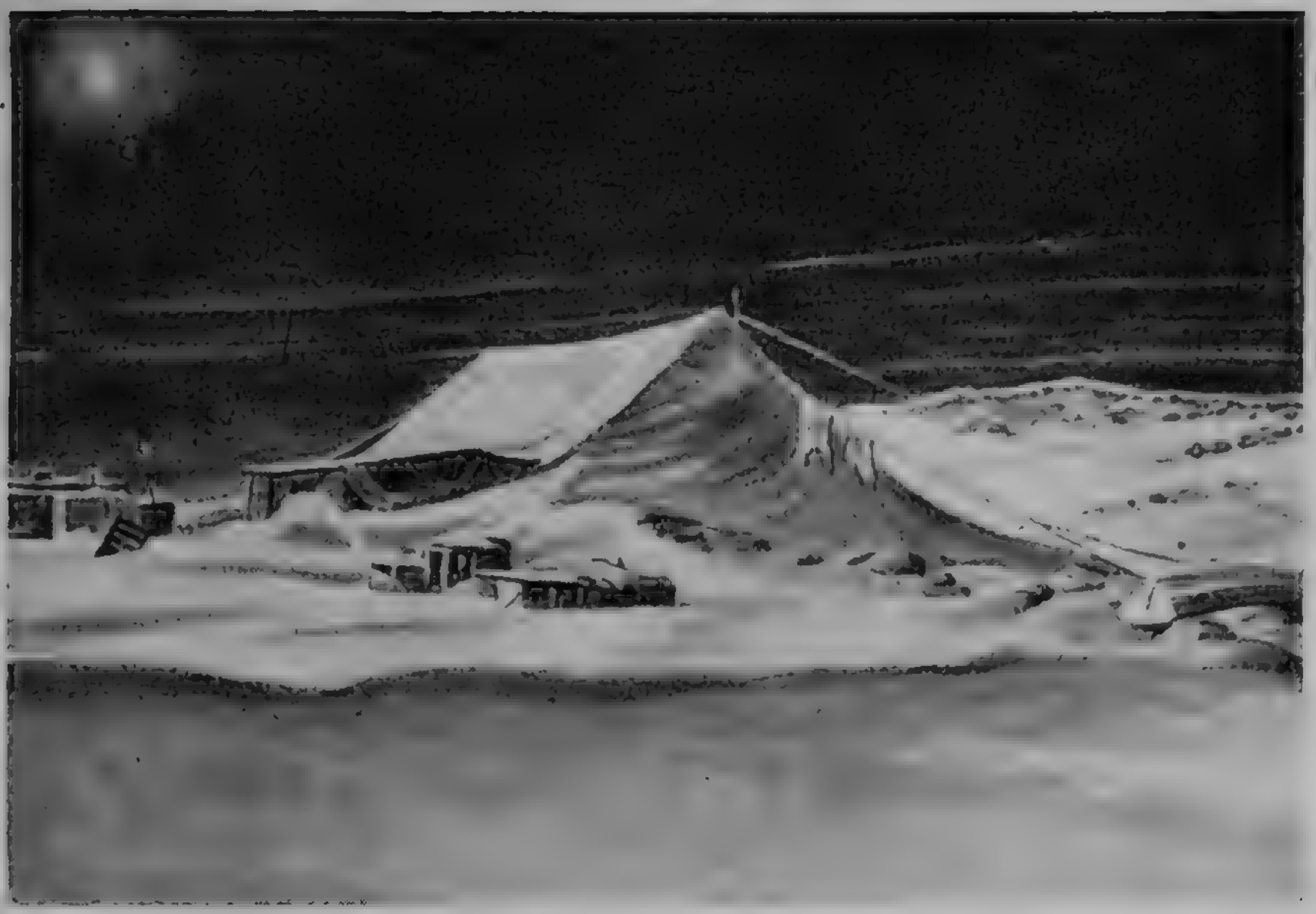
Помчались на всех парах на север и плыли без помехи три дня. Определили широту места и узнали, что остров Рудольфа остался позади, а перед ними одно море и никаких земель больше нет. Поплыли дальше, однако на море появились льды, и было опасно удаляться от берегов, чтобы не остаться на зимовку вдали от земли. С большим сожалением повернули на юг. Скоро достигли острова Рудольфа и бросили якорь в бухте Теплиц.

Удобной стоянки не нашлось, поэтому решили вырубить в береговом льду глубокий канал в 200 *м*. Судно ввели в канал и приступили к выгрузке на лед собак и провианта.

Зима быстро надвигалась. Дни становились все короче, морозы усиливались, почти каждый день выпадал снег. Сильно бушевали метели, и свирепый ветер трепал навесы над палатками. Итальянцы, не привыкшие к холодам и сильным метелям, осторожно приучались к перенесению холода под руководством доктора. Они часто бегали на морозе, совершали прогулки по острову, учились ездить на собаках или же производили работы на воле.

С 15 октября солнце скрылось совсем, и наступила долгая полярная ночь. До половины ноября заметны были зори на юге, а потом и они исчезли. Только звезды ярко горели на небе, по временам луна освещала землю, и иногда яркое северное сияние доставляло радость морякам.

Герцог совершал поездки по острову на собаках, подготовляясь к большой поездке на северный полюс. В одну из поездок путники заблудились. На крутом спуске сани сорвались с обрыва в снег, и герцог при падении отморозил пальцы на обеих руках. Это было для него большим несчастьем, так как не позволяло ехать к полюсу. Пришлось вместо себя послать капитана Каньи.



Лагерь „Полярной звезды".

Был составлен такой план. Весь отряд под начальством Каньи должен разбиться на три партии по трое с четырьмя санями. Каждая партия повезет запас провизии — по 180 порций для людей и по 150 порций для собак. Первые две недели все питаются из запасов первой партии, и потом она возвращается домой. Еще две недели питание происходит из запасов второй партии, а потом и она едет домой. Дальше идет последняя партия с запасами на 60 дней. Она идет к северу дней 15 и затем возвращается назад. По мере расходования припасов, в случае нужды, можно было бросать лишние сани и убивать лишних собак на корм другим.

Пищевые пайки состояли из пеммикана. Это — самая питательная и легкая по весу пища. Пеммикан изготовляется из мясного порошка с жиром и сушеными фруктами. Из смеси делают твердые плитки по 200 г вроде шоколадных. Такая плитка кладется в кипяток, и получается вкусный питательный суп. Для собак тоже взяли пеммикан худшего сорта. Собаки все оказались очень выносливыми — за всю зиму погибло 10 голов, остальные были вполне пригодны к далекому путешествию. Они легко переносили самые страшные морозы, зарываясь в снег с головой, но ели в холода очень много.

11 марта отряд выступил в путь на северо-запад по свежему льду. Было не более 30° мороза, но на другой день стало холоднее, а потом опять начались лютые холода, до — 50°, опять люди изнемогали в борьбе с холодом.

На стоянках не удавалось согреться. Пока варился суп, все грелись у котелка. Но как только котелок снимали с огня, суп быстро застывал и замерзал.

Потом путники снимали меховую одежду и сапоги и залезали в мешки, обледеневшие за день на морозе. Постепенно мешки оттаивали от тепла людей и делались мокрыми. Приходилось лежать в сырости, а утром вылезать из мешков в потной нижней одежде, которая быстро замерзала. Люди дрожали от пронизывающего холода и старались согреться у огня. Вставание было самым мучительным и несносным делом. Требовалось огромное усилие воли, чтобы заставить себя вылезть из мешка. Потом горячий чай или кофе делали людей способными к движению и работе.

Сначала шли не более 6 часов в день, пока было светло. Долгая ночь проходила в мучительном бездействии.

Путь был очень тяжел. Все время сани тащились по ледяным валам, карабкались на крутые склоны холмов, проваливались в рыхлый снег. Часто попадались трещины. Часть отряда шла впереди саней и старалась исправить путь палками с железными концами.

При таких невыносимых условиях удалось проходить в день не более 12 *км*, но путники не жаловались и не унывали, надеясь, что дальше льды будут не так разломаны. а припасов будет меньше и везти их легче.

22 марта Каньи отправил обратно первую группу с лейтенантом Керини. Их снабдили провизией на 15 дней.

31 марта ушла другая группа с доктором Кавалли. Осталась третья группа из трех лиц с капитаном Каньи.

Итти было легче, так как груз значительно уменьшился, но морозы попрежнему достигали — 48°. Дни заметно прибывали, надеясь, что дальше льды будут не так разломаны.

5 апреля налетела буря с метелью. Ночью замело снегом палатку и сани с собаками. Буря продолжалась два дня; путники не могли пуститься в путь. Когда утихло, откопали сани и двинулись дальше. Сначала по рыхлому снегу сани плохо двигались, но в следующую ночь после теплого дня снег затвердел, и получился хороший путь. Поэтому все решили итти вперед еще 10 дней, уменьшив порции пищи.

7 апреля перешли за 84° с. ш.; валы и трещины попадались реже. Но снежная буря опять задержала на двое суток.

17 апреля перешли за 85° с. ш. Потом пошли еще быстрее и проходили в день по 34 *км*. Надо было возвращаться назад, иначе был большой риск погибнуть голодной смертью, так как в это время года животные еще не появляются, а припасы подходили к концу.

Смелые путешественники, обрадованные тем, что итти легче, со дня на день откладывают возвращение. Они спешат вперед усталые и измученные. Поздно вечером 22 апреля они наскоро поставили палатку, приготовили ужин и улеглись спать. Вдруг среди ночи почувствовали движение льда и пришли в ужас.

Оказалось, что ночью поднялся ветер и разломал лед. Появились трещины и расселины, лед нагромождался торосами. С ужасом ожидали путники, что у них под ногами разорвется лед и они все погибнут. Так до утра и простояли на ногах, слушая зловещий треск.

На другой день прошли до 86° с. ш. Решили итти дальше. Утром чуть свет без промедлений пустились в путь и шли быстро, пока дорогу не загородил широкий канал воды.

Дальше нельзя было двигаться. Остановились на ночлег, а утром при солнце Каньи определил широту места. Оказалось 86° 34′ с. ш. До такой широты еще никто не доходил. Свыше 50 *км* они прошли дальше Нансена.

Довольные достигнутым успехом, решили повернуть назад. Водрузили на ледяном холме итальянский флаг. В три жестяные коробки Каньи положил записки о своем путешествии и заложил их льдом у флага.

Все были бодры и веселы от сознания исполненного поручения. Обратный путь никого не тревожил. А итти было до земли ни много ни мало — 500 *км*. Лед был ненадежен, бури могли его разломать и преградить дорогу широкими полыньями, которые без лодки не переплыть. Провизии оставалось на месяц, а вперед шли 1½ месяца.

Утром 26 апреля путники пустились в обратный путь.

Сначала ехали удачно и в день делали по 35 *км*. Собаки бежали дружно по своим прежним следам и даже потом, когда их занесло, как-то чутьем находили дорогу.

Но на четвертый день, объезжая одну трещину, собаки потеряли дорогу, и пришлось прокладывать новый путь. Итти стало много труднее, однако все торопились, не щадя сил, и делали продолжительные переходы до темноты.

2 мая поднялась метель, и пришлось сделать передышку. Вечером 4 мая тронулись дальше. С тех пор уже не отдыхали, а торопились до оттепелей пробиться через льды. Утомились все до того, что засыпали у котелка с супом.

А тут еще стряслась новая беда — люди не запаслись темными очками для защиты от ослепительного блеска снега на солнце. У всех разболелись глаза, и они боялись ослепнуть. Закрывали глаза повязками, но это затрудняло движение.

У Каньи настолько ослабли глаза, что он не мог определить по солнцу широту места. Через несколько дней после повязки ему удалось определить, что прошли 300 *км* и осталось менее 200 *км* до лагеря. Но они уклонились в пути на запад.

Становилось совсем тепло. Морозы по ночам не поднимались выше — 7°. Трещины во льдах попадались чаще.

А припасы тают и тают. Уменьшили пайки, собакам стали давать корм через два дня. Силы у них заметно падали. Да и люди совсем выбивались из сил.

2 июня вдруг началась оттепель. Лед стал рыхлым и рассыпался. Итти было опасно. Проходили в день не больше 6 *км*. Земля была уже в виду, до нее оставалось не более 35 *км*. Но выходило так, что люди стремились к югу, а их относило на льдине ветром к северу. С оттепелью начались туманы, и часто шли наугад, не видя впереди земли.

13 июня совершенно уставшие путешественники остановились на ночлег близ берега. Они шли без отдыха 10 часов. Поставили палатку и принялись варить суп из собачьего мяса. Вдруг лед зашевелился. Люди страшно испугались, как бы их не отнесло обратно в море. Поэтому бросили ужин, голодные и обессилевшие, заторопились к берегу и шли еще 6 часов. Наконец, они выбрались на берег и чрезвычайно обрадовались, что стоят на твердой земле после трех месяцев опасностей среди льдов.

Но они попали на другой остров, и до лагеря с пищей было еще 30 *км*. Путь лежал опять по морскому льду.

15 июня льдины ветром подогнало к берегу, и путники снова вступили на лед. Опять началась борьба с ветрами и течениями, с трещинами и валами. Не раз их относило назад, и отчаяние охватывало храбрецов. Но они мужественно боролись, перескакивая с льдины на льдину, и упорно стремились к спасительному острову, видневшемуся вдали.

Наконец, совсем уже у берега льдина ударилась о береговой лед и раскололась на части. Люди, собаки и сани полетели в воду.

С большими усилиями вылезли все на лед, вытащили собак и сани, но промокли все насквозь. Зато они были уже на своем острове и 22 июня добрались до лагеря.

После возвращения Каньи приступили к очистке судна от льдов и заделке трещин. С большим трудом удалось удалить лед из трюма, разбивая его по кускам. Исправили повреждения

в корпусе и стали осторожно обрубать лед кругом судна. Люди старались изо всех сил, работая дни и ночи.

8 августа взорвали динамитом льдину с правой стороны судна, и оно опустилось плавно в образовавшуюся щель. Но бухта была забита льдом, и выйти из нее не представлялось возможности.

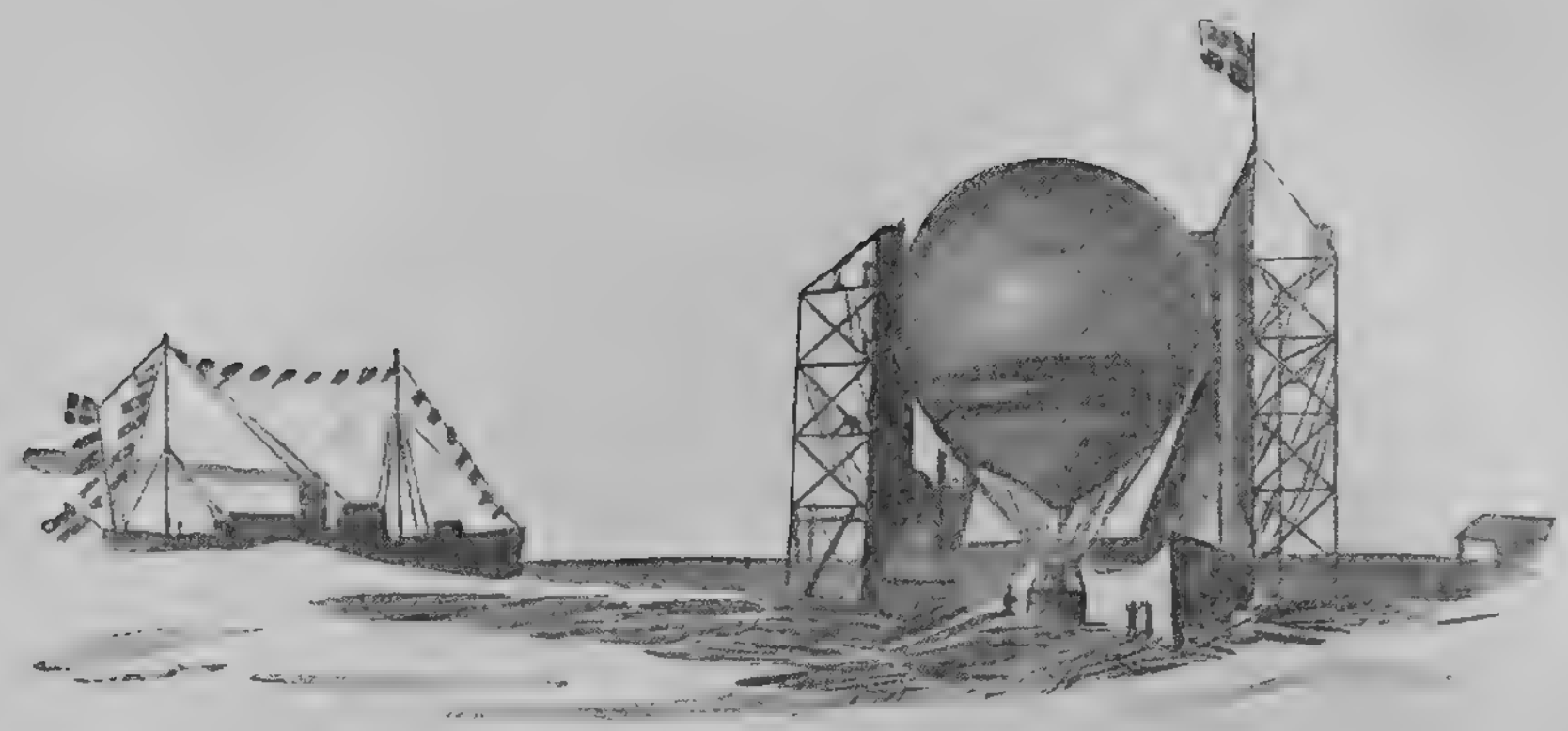
Решились на крайнее средство — прорубить канал и взорвать лед. На помощь итальянцам пришли ветры, которые ломали лед со стороны моря.

11 августа вечером порывистый восточный ветер разломал последние преграды, и моряки заторопились скорее покинуть бухту Теплиц.

Весь следующий день шла погрузка припасов на пароход, и 13 рано утром поплыли в море. Сначала льды затрудняли путь. Берега внимательно осматривали, надеясь отыскать следы группы Керини. Заехали на мыс Флора, посетили зимовку Джексона, но все было напрасно: несчастный Керини с двумя товарищами пропал бесследно.

Дальнейший путь прошел без приключений, и скоро все прибыли на родину. (См. карту на стр. 200.)

Так кончились приключения „Полярной звезды“. Капитану Каньи удалось пробиться к полюсу на 50 *км* дальше Нансена. Но не этим определяется значение путешествия. Итальянцам удалось доказать, что дальше острова Рудольфа земли нет. Это подтверждает и поездка Каньи, который нигде не встретил земли. Затем были изучены северные берега острова Рудольфа, производились в течение года наблюдения над температурой, атмосферой, силой и направлением ветров, изучались проявления земного магнетизма и пр.



К ПОЛЮСУ ПО ВОЗДУХУ.

Опыты Андре по управлению воздушным шаром. — Снаряжение шара для полета к полюсу. — Полет с Датского о-ва на полюс. — Скудные вести. — Новые известия о судьбе Андре.

А не попытаться ли достигнуть полюса по воздуху?

Такая смелая мысль, вероятно, приходила в голову не одному несчастному Андре. Но он постарался осуществить ее на управляемом шаре и поплатился жизнью.

Соломон-Август Андре родился в 1854 г. в Швеции. Он окончил курс политехникума и получил место профессора физики.

Среди других научных работ заслуживают особого внимания его труды по воздухоплаванию. В то время в разных странах шли опыты по управлению полетом воздушных шаров. Андре добился того, что, удерживая шар волочащимися по земле канатами (гайдропами) и ставя паруса, можно направлять полет под некоторым углом к ветру, как на парусном боте.

Убедившись на опыте в возможности управления воздушным шаром, Андре решил полететь через льды и полыньи полярного моря до полюса, перелететь через него и достичь американского берега.

Он рассуждал так:

„Путешествия по льду опасны и крайне медленны. Торосы и трещины сильно задерживают путь и грозят ежеминутно ги-

белью. Не проще ли лететь над льдами на небольшой высоте, не рискуя попасть в расселины? По пути можно осмотреть острова, если они имеются в неисследованных областях моря".

Весной 1895 г. Андре представил шведской Академии наук свой проект полета к северному полюсу на воздушном шаре. Расходы исчислялись в 65 тыс. руб.

Так как Андре был известен в Швеции своими научными работами, проект его встретил сочувствие и одобрение. Необходимые средства были собраны частной подпиской.

По планам Андре был изготовлен во Франции воздушный шар из тройной шелковой тафты вместимостью в 5000 *куб. м.* Он был выставлен на Парижской выставке 1895 г. как последнее слово науки и техники того времени. Шар имел в поперечнике 20½ *м* и был окружен сеткой из пеньковых веревок, которые внизу оканчивались крючками и петлями для прикрепления главного опорного кольца. Для защиты от дождя и снега сверху шар прикрывался оболочкой из лакированного шелка.

Корзина была приспособлена для полета на холодный север. Она имела вид закрытого цилиндра в два метра поперек и служила для отдыха и сна. Стены корзины из ивы и испанского тростника были покрыты брезентом. Вес корзины 230 *кг.* Выше корзины к кольцу подвешивалась лодка. Снаружи лодка была обтянута непромокаемым брезентом, и сверх того еще было просмоленное парусное полотно, из которого образована платформа для наблюдений за полетом шара и атмосферными давлениями.

Тогда еще не было радио. Как же давать о себе вести из далекой Арктики?

Андре придумал взять с собой из Стокгольма в клетке 36 ученых голубей, полагая, что они найдут дорогу домой. В хвосте привязывалась маленькая гильза из воценой бумаги, в нее вкладывалась депеша. Имелись еще 12 пробковых буйков, окрашенных в яркожелтый и красный цвета. Внутри буйков были места для записок. Самый большой буек с флагом предполагали сбросить на полюсе.

Запасов Андре брал на 4 месяца. Не забыл он взять складную брезентовую лодку, трое саней и лыжи на случай несчастья с шаром. Все было учтено и приспособлено для обеспечения успеха дела.

Особенно остроумно было придумано снабжение горячей пищей. На воздушном шаре нельзя зажигать огонь, пользоваться спичками. Газ водород понемногу просачивается сквозь оболочку, и малейшая неосторожность с огнем может вызвать взрыв при полете. Поэтому придумали спускать на

веревке на 8 *м* вниз закрытый плотно ящик со спиртовкой. К ящику шла резиновая трубка вдоль веревки и внутри нее шнурок. Дергая за шнурок, зажигали спиртовку особой зажигалкой, а гасили простым дуновением в трубку.

Такая „воздушная кухня" была много раз испытана на Парижской выставке и действовала безукоризненно, вызывая у зрителей восторг. Пищу взяли особо питательную при малом весе — консервы, шоколад, сгущенное молоко, хлеб, вино. Все уложили в 36 полотняных мешков, связанных вместе длинной цепью. Вес их не превышал 750 *кг*. Лодку взяли в 5 *м* длины, очень легкую, из непромокаемой шелковой материи с бамбуковыми распорками. Она складывалась в несколько раз. Кроме лодки положили сани и лыжи, разные вещи: якоря, топоры, спасательные круги, научные приборы, инструменты. Все это укрепили кругом кольца в корзине и на платформе.

Потом Андре укрепил два боковых паруса и один средний общей площадью в 76 *кв. м*. Паруса должны были дать желательное направление полету, но для этого требовалось, чтобы шар летел менее скорости ветра и на одной по возможности высоте. Это достигалось применением гайтропов.

Гайтропы (балластные канаты) имели длину по 1000 *м* и вес 850 *кг*. Всего было три гайтропа. При нормальной высоте полета в 200 *м*, 630 *м* гайтропов весом в 535 *кг* будет висеть в воздухе, а 370 *м* весом в 315 *кг* потащится по льду. Расширение газа на солнце увеличит подъемную силу шара, но гайтропы своей наземной частью должны удержать шар от подъема. При охлаждении газа произойдет сжатие и снижение, а также при намокании оболочки от дождя и тумана, гайтропы, укорачиваясь, уменьшат вес шара, ослабят падение, как балласт и как пружины смягчают удар гондолы об лед.

Важное назначение имели гайтропы и в смысле задержания полета со скоростью ветра, чтобы управлять парусами, иначе они повиснут бесцельно. Все это было использовано в пробных полетах и оказалось вполне целесообразным.

Общая подъемная сила шара определялась в 3000 *кг*. Шар мог держаться в воздухе до 35 дней. В случае нужды часть вещей брали как балласт с целью выбросить.

11 июля 1895 г. Андре с двумя спутниками — физиком Стринбергом и инженером-метеорологом Френкелем — поднялись на платформу шара в меховых костюмах. Наступил решительный момент.

Твердым голосом Андре отдает команду:

— Перерезайте все!

Матросы с судна перерезают три каната, и шар поднимается в воздух при громких криках „ура“. Шар, названный „Орлом“, далеко не проявил себя как орел. Неправильными движениями он поднялся на высоту до 100 *м* и полетел на северовосток через бухту Вирго, таща концы гайтропов по воде. У средины бухты шар стал опускаться все ниже и ниже. Гондола даже коснулась воды.

Вдруг зрители увидели, что шар высоко подпрыгнул, как мячик,—очевидно, выбросили балласт (сбросили 207 *кг* песку).

— А канаты-то остались на берегу! — Так закричал один из матросов и все заволновались ужасно, понимая, что шар без гайтропов становится игрушкой ветра.

Действительно, паруса спустили и шар полетел на восток, пока не скрылся за горной цепью. После оказалось, что развинтились от кручения винтовые нарезки в соединениях гайтропов — они были коротки.

Это несчастное обстоятельство обрекало весь проект полета к полюсу на неудачу. Но что будет со смелыми воздухоплавателями? куда занесет их буйный ветер? Об этом писали и говорили во всем мире, ожидая с великим нетерпением каких-либо известий.

На 5-й день на норвежском судне „Алькен“ у Шпицбергена шкипер подстрелил голубя, севшего на мачту. В хвосте нашли депешу:

„13 июля, 12 ч. дня, 82° 2′ с. ш. 15° 5′ в. д. Движемся хорошим ходом на восток, уклоняясь на 10° к югу. На аэростате все благополучно. Это третья голубиная почта“.

В мае 1899 г. к северному берегу о. Исландии прибило буй № 7. Он был брошен в день подъема шара в 10 ч. 55 м. вечера под 82° с. ш. и 25° в. д. В записке значилось:

„Мы летим на высоте 600 *м*. Все благополучно“.

31 августа 1900 г. у северных берегов Норвегии нашли буй № 4, выброшенный в 10 часов вечера. В записке сообщается:

„Наш полет идет пока хорошо. Мы находимся на высоте 250 *м* над очень неровным льдом. Погода прекрасная. Настроение отличное“.

Потом нашли еще три буя без записок. Их, очевидно, выбросили как балласт. Нашли еще металлический цилиндр с шара Андре на Земле Франца-Иосифа. Вот и все, что стало тогда известно о судьбе пропавших смельчаков. Почта их оказалась несостоятельной.

Многие экспедиции пробовали искать их среди необъятных ледяных пустынь Арктики. Но где искать и как?

Так прошло целых 33 года.

В августе 1930 г. норвежская шхуна „Братвог“ вышла на исследование Земли Франца-Иосифа по поручению географического общества. На борту ехала ученая экспедиция во главе с д-ром Хорном. Судно поплыло к востоку от Шпицбергена, и 5 августа вечером все любовались огромным белым щитом, сверкавшим на солнце. Это был о. Белый. Решили к нему пристать. Ученые занялись научными работами, а матросы охотой на моржей, обнаруженных в бухте.

6 августа охота продолжалась. Моржей били с ботов, а туши разделывали на берегу. Два матроса пошли в глубь острова на поиски питьевой воды, нашли ручей и заметили около него алюминиевую крышку от кастрюли.

Стали осматривать место и заметили в снегу нос брезентовой шлюпки и в ней разные вещи. На багре прочли надпись: „Полярная экспедиция Андре“.

Капитан и матросы отправились на место находки и произвели первый осмотр. Нашли журнал экспедиции с наблюдениями Стринберга. Метрах в 10 от лодки лежал скелет.

Капитан сообщил Хорну, что нашли Андре.

„Весть эта произвела на нас глубокое впечатление“, — пишет Хорн. — Итак, здесь трагически закончилось грандиознейшее из всех полярных путешествий. Мы были потрясены сделанным открытием“.

Немедленно начались раскопки всего лагеря. На обглоданном медведями скелете Андре нашли его дневник — самый ценный документ о жизни экспедиции на льдах. Все, что удалось обнаружить из вещей, собрали вместе, составив план лагеря. В 30 *м* от него к северу, между двумя скалами, нашли скелет Стринберга, покрытый камнями. Месяц спустя, другое судно „Белый медведь“ было у острова, тогда-то нашли скелет Френкеля и ряд вещей. Вещи обнажились благодаря таянию снегов в том году. В другие годы заходившие суда встречали много снега, который скрывал весь лагерь от взоров.

Все найденные останки воздухоплавателей и вещи их были перевезены в Стокгольм.

Особая комиссия занялась разбором всех полученных материалов. Прочли дневники Андре и журнал Стринберга, проявили часть фотоснимков. Дневник вскоре издали на 13 языках.

Дневник — это единственный в своем роде человеческий документ о невероятных страданиях и колоссальной энергии, затраченной тремя героями в борьбе за жизнь.

Приведу кратко, что с ними произошло.

С потерей гайтропов нельзя было думать о полете на полюс. Шар поднялся на 600 *м* и летел на восток сначала над

островами, потом над торосистым льдом. 12 июля в 15 часов он отяжелел от тумана и снизился настолько, что гондола дважды ударилась об лед. Выбросили разные вещи — якорь, буйки, но это не помогло — шар не поднялся.

Наступили тяжелые часы. Шар потащил гондолу на запад в тумане, и в 17 часов насчитали 8 ударов за полчаса. В 18 часов гондола уже ударяется каждые 5 минут, потом начало бить о лед каждую минуту.

Но вот ветер затих, и шар остановился в 22 часа. Все вздохнули с облегчением и залегли спать, кроме Андре, бывшего на вахте. Утром туман рассеялся, подул ветер, и шар полетел на северо-восток. В 13 часов выпустили голубя с приятной вестью, а через час начался туман, и шар снизился; снова начались толчки об лед.

Положение становилось невыносимым, и 14 июля в 8 часов решили оставить шар. Из гондолы выпрыгнули без всяких затруднений. (См. карту на стр. 211.)

Куда теперь направиться?

Кругом тянулся до края горизонта дрейфующий лед с торосами и трещинами. Земли не видно. По определению места по солнцу, на юго-восток находилась Земля Франца-Иосифа и мыс Флора, где для них сложили главные запасы. До него было 350 *км*. Малый склад находился на Семи Островах к северу от Шпицбергена, до него было 320 *км*.

Самое неудобное положение. Они были на льду вдали от земли на высоте 83° с. ш., куда ни один корабль зайти не может. Значит, надеяться на случайную помощь нельзя. Все упование на свои силы и молодую энергию.

Решили пойти к мысу Флора. В течение недели готовились, нагрузили трое саней всем необходимым и отправились в путь.

Суровая действительность сразу предстала во всем своем грозном виде. Передвижение по торосам и трещинам так утомило, что уже через час они сделали привал и заснули как убитые в палатке. Спали до 12 часов дня.

Но делать нечего — надо итти, и несчастные путники потащились дальше. Однако через 2 дня стало ясно, что надо часть вещей выбросить и облегчить сани. Оставили запасов на 45 дней. Андре свои сани облегчил с 211 *кг* до 130 *кг*, другие до 135 *кг*.

Итти стало легче, но полыньи задерживали переправы. Ночью, отмечает Андре, переходили 14 раз через них. Потом пошел дождь и обратил снег на льду в полужидкое месиво, в которое проваливались на каждом шагу. Смесь льда и воды — это самое страшное, как пишет неоднократно Андре.

В довершение несчастья произведенные измерения места показали, что, несмотря на их старания итти на восток, течение относит лед на запад гораздо скорее. Значит, 13 дней прошли в бесполезной трате энергии.

Повернули на юго-запад к Семи Островам, надеясь в 5—6 недель добраться до склада припасов.

Но силы были уже надорваны, а трудности пути не уменьшились. Андре пишет, что поверхность пути ужасна. Она состоит из больших и малых полей бурого льда, старого и нового, с большими торосами, а между ними снежное месиво и пруды из пресной воды. Итти до невероятности утомительно. Люди проваливаются в снег. Все изнурены.

От ужасной дороги сани часто опрокидываются и повисают над пропастью, а люди ложатся и удерживают сани, пока не подоспеет помощь. Не раз приходилось проваливаться в воду. Сани ломались, их постоянно чинили.

28 августа обнаружили, что дрейф льдов сносит их по дуге восток — юго-восток вместо юго-запада. Все усилия их напрасны. 6 и 9 сентября отмечено, что у Френкеля разболелись ноги, он еле плетется. Сани его по очереди подвозят остальных. Скитания на льду становятся все тяжелее. К 9 сентября их отнесло на 135 *км*. Но дневник не обнаруживает слабости. Андре неутомимо ведет вперед товарищей и производит наблюдения над погодой.

С 9 по 17 сентября в дневнике перерыв, а потом записано, что переходы все труднее из-за ледяного месива. Но самое главное, что течение и ветер относят их на юг, и добраться до Семи Островов не удастся.

Решили зимовать на подвижном льду.

Измученные, больные, с небольшим запасом пищи, в истрепанной одежде, со сломанными санями, они мужественно готовились зимовать, не имея сил преодолеть дрейф льдов.

17 сентября они впервые увидели о. Белый, но не решались высадиться на него, а начали строить хижину из льда на прочной льдине. Повидимому, они считали, что дрейф вынесет их на юг, где весною могут быть промысловые суда.

Дело с постройкой подвигалось туго, но 28 сентября она была почти готова, и люди перешли в нее из палатки. Все это время льды находились у о. Белого. Удалось убить двух медведей и несколько тюленей, так что до февраля обеспечили себя свежим мясом.

Неожиданно произошла катастрофа.

Андре так пишет в дневнике:

„1 октября был хороший день. Вечер такой божественной красоты, что прекраснее нельзя и пожелать. 2-го, в полчаса

шестого утра, мы услышали треск и гром, и в хижину хлынула вода. Когда мы выскочили наружу, оказалось, что наша большая прекрасная льдина раскололась на множество мелких льдин, и одна трещина пришлась как раз у стены, стена провисла с крышей, а не подпирала ее. Оставшаяся нам часть льдины имела в диаметре всего 24 *м*. Имущество наше разбросало по разным льдинам, и они уплывали туда и сюда; две медвежьи туши, представляющие собою провиант на 3—4 месяца, лежали на отдельной льдине. По счастью погода была хорошая, и работа спорилась. Никто не впал в уныние. С такими товарищами можно выпутаться из каких угодно обстоятельств".

Дальше идет вторая книжка дневника, из которой разобрали отдельные слова. Можно понять, что только 5 октября утром удалось высадиться на остров. Он состоит из сплошных ледников, опускающихся в море. Только в одном месте нашли низменность из гранита с галькой и гравием.

Вещи перетаскивали весь день, а 6 октября началась снежная буря, и весь день сидели в палатке. Потом еще упоминается о буре.

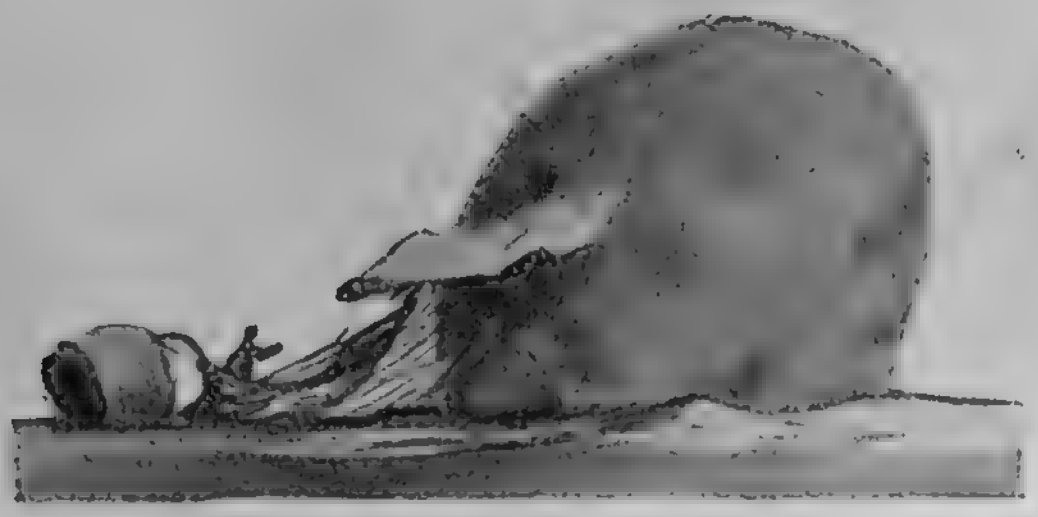
Стринберг отмечает 3 октября: „Положение напряженное"; 5 октября: „Перебрались на берег"; 6 октября: „Снежная буря, рекогносцировка"; 7 октября: „Переезд". В последний раз он отмечает 17 октября: „Домой в 7 ч. 5 м. утра". Что означает эта фраза — непонятно.

Стринберг умер первый и погребен товарищами, которые умерли после и, повидимому, одновременно. Теплые мешки и две шкуры медведей не использованы от холода. В примусе нашли керосин, вблизи лежало много пищи. Надо думать, что крайнее истощение сил, подорванных окончательно катастрофой, и болезнь послужили ближайшей причиной смерти.

Андре погиб, но идея его не погибла. Вскоре были изобретены управляемые воздушные корабли, и Амундсен перелетел через полюс до Аляски.

— Они будут летать, как орлы, и никогда не устанут, — предсказывал Андре.

Научное значение экспедиции его немаловажно. В дневнике и журналах нашли много ценных сведений из далеких недоступных пустынь Арктики.



АМЕРИКАНЦЫ У ПОЛЮСА.

Путешествия Роберта Пири в Гренландию. — Первое его путешествие к полюсу. — Второе путешествие на „Рузвельте". — Зимовка у мыса Шеридана. — Поездка к полюсу на собаках. — Американский флаг у полюса. — Возвращение домой. — Доктор Кук и его путешествие к полюсу.

Попытки американцев, наконец, увенчались успехом: северный полюс был завоеван американским морским инженером Робертом Пири 6 апреля 1909 г.

Как это случилось?

Помогли эскимосы и эскимосские собаки. Без их участия все усилия Пири были бы тщетны. Но чтобы умело воспользоваться этой помощью, понадобился целый ряд подготовительных путешествий, основательное ознакомление с жизнью эскимосов, изучение природы полярных стран и необычайная настойчивость Пири, составляющая основную черту американской нации.

Пири 23 года провел в полярных путешествиях. Первый раз он, прочитав описание путешествия Норденшельда по Гренландии, увлекся полярной природой и решил сам поехать. Вдвоем с братом он поднялся на ледяной слой Гренландии и прошел по нему дальше Норденшельда (160 *км*).

Вторую поездку в Гренландию Пири совершил в 1891 г. с молодой женой, врачом Куком и еще 3 спутниками. В заливе Мельвиля Пири попал ногой в рулевое колесо, и ему переломило ногу.

Но он не вернулся домой, а зазимовал на берегу, залечил ногу и весной прошел до северного берега Гренландии.

Этим было доказано, что Гренландия — огромный остров, а не часть полярного материка, как думали до тех пор.

Через несколько месяцев Пири опять поехал в Гренландию вместе с женой. Перезимовав в заливе Инглефильд, он весной отправился на собаках к северу. Но собаки дорогой погибли, и Пири вернулся. Жена его уехала домой, а сам он еще зимовал и на другую весну объехал северные берега Гренландии.

Близ мыса Иорк он нашел огромный метеорит весом в 24½ *т*. Его не удалось погрузить на корабль без подъемного крана. Поэтому Пири специально поехал в 1897 г. на пароходе с подъемным краном и доставил метеорит в Нью-Йорк.

В следующем году Пири отправился в пятое путешествие, которое продолжалось 4 года. До мыса Иорк он доехал на китоловном судне, потом на собаках добрался до селения эскимосов Этаа. Здесь Пири нашел свой пароход „Виндвард" и поехал на нем на север. В бассейне Кена пароход затерло льдами, и он простоял год во льдах.

За это время Пири ездил на собаках, занимаясь исследованием земель к западу от Гренландии. В одну из поездок поднялась сильная метель, и путники едва не погибли, сбившись с пути. Удалось найти ледяную пещеру, в ней и переждали бурю. Но Пири отморозил обе ноги, и его пришлось везти в санях до парохода 450 *км*.

Доктор отрезал ему 4 пальца на правой ноге и 3 на левой. Но и это не удержало настойчивого путешественника от дальнейших поездок. Он перезимовал у эскимосов в Этаа еще раз и в 1900 г. двинулся к полюсу с 5 эскимосами и слугой-негром Генсоном. На этот раз пришлось вернуться, не дойдя до 84° с. ш.

Пири опять вернулся в Этаа и снова зазимовал, а весной поднялся до мыса Гекла. Отсюда он вынужден был вернуться в Этаа, где еще раз перезимовал. В апреле 1902 г. с теми же верными эскимосами и негром Генсоном Пири прошел до северной оконечности земли Гранта. До полюса еще было далеко — не менее 640 *км*.

Разбитый и усталый путешественник возвращается в Нью-Йорк. Но мысль об открытии полюса не дает покоя. Теперь он уже твердо убежден, что для успеха дела нужен особо прочный пароход с большим запасом провизии. На пароходе надо зайти дальше мыса Гекла и потом на собаках ехать к полюсу.

Пири заказал специальную трехмачтовую яхту с паровой машиной и назвал ее „Рузвельт". На этой яхте он проник в трудно проходимые проливы Кеннеди и Робезона до мыса Шеридана.

Никогда еще здесь не появлялся корабль. „Рузвельт“ впервые бросил якорь на северном берегу земли Гранта.

23 февраля 1906 г. Пири поехал к полюсу с негром и эскимосами. Дошли до широкой расселины на 87° с. ш. и здесь простояли, пока не вышли запасы пищи. Пришлось вернуться назад. Страшная буря произвела передвижку льдов. Путников отбросило к берегу Гренландии, где они едва не погибли от голода. Случайно удалось убить мускусных быков, мясо которых спасло от смерти. Потом по льду перебрались все на пароход.

4 июля „Рузвельт“ освободился от льдов, прошел опасные проливы и вернулся в Нью-Йорк, сильно поломанный от постоянной борьбы с напором льдов.

Неугомонный Пири, несмотря на неудачи, во время пути домой обдумывал новый план для открытия полюса. Он решил еще раз попытать счастья. Ему было уже 53 года. В таком возрасте никто кроме Франклина не рисковал ехать в полярные страны.

„Это была моя последняя ставка, — говорит Пири о последнем путешествии. — Я должен был или выиграть ее или навсегда признать себя побежденным“.

„Рузвельт“ заново переделали, снабдили большим запасом провианта и всем необходимым. Много взяли вещей для эскимосов в обмен на собак и для уплаты за содействие.

Из провизии больше всего взяли легких и питательных плиток пеммикана, затем корабельных сухарей, сгущенное молоко и чай. Для разогревания воды в пути взяли большие запасы спирта.

Особенно следил Пири за упаковкой, чтобы все занимало как можно меньше места, весило немного и удобно открывалось без траты лишнего времени. Форма и цвет ящиков с определенными веществами давали возможность находить быстро то, что нужно.

6 июля 1908 г. вся гавань Нью-Йорка была запружена народом. „Рузвельт“ под громкие крики собравшихся на берегу поплыл по р. Гудсону.

В Сиатле Пири погрузил каменный уголь и простился с семьей. На Лабрадоре забрали для собак большое количество китового мяса и направились в Баффинов залив к мысу Иорк, где погрузили на борт собак и несколько семей эскимосов. Дальше по пути еще забирали эскимосов и их собак в обмен на разные вещи, нужные эскимосам — чугунки, ножи, спички, доски и пр.

За мысом Иорк пароход встретил „карминные скалы“, прозванные так Джоном Россом. Скалы эти покрыты снегом,

„Рузвельт“ у мыса Шеридана.

красным, как кровь, от бесчисленных организмов величиной с булавочную головку. Они, живя на снегу, поглощают из воды и воздуха питательные вещества.

11 августа „Рузвельт“ подошел к селению Этаа. Здесь выгрузили часть угля для будущего года и подготовились к трудному плаванию в узких проливах. Старые знакомцы Пири и участники его прежних поездок были взяты опять, а с парохода высадили те семьи, которые не были нужны для санного пути. Всего оставалось 49 человек с 246 собаками.

„От Этаа до мыса Шеридан! — пишет Пири. — Нужно представить себе 630 *км* почти сплошных льдов всех форм и размеров, ледяных гор, ледяных полей, раздробленных и разбитых льдин, которые на каждый метр над водой имеют семь метров под водой — таков путь, который мы должны пройти“.

Узкие проливы Кеннеди и Робезона долгое время считались непроходимыми вследствие массы льдов, приносимых течением из Ледовитого океана в Баффинов залив.

Льды в этих проливах обладают большой толщиной, так как образовались из береговых ледников, сползающих в море. Во время прилива между береговым льдом и плавучим образуется узкая полоса воды, по которой проходит судно. При

отливе нужно скорее становиться в углубление берегового льда, чтобы не быть раздавленным.

Пири изучил все изгибы берегов и давал указания капитану Бартлету, где удобнее пройти и остановиться. Были приняты все меры осторожности на случай гибели судна. Лодки, нагруженные провизией, стояли наготове, по бортам на палубе сложили запасы провианта, чтобы столкнуть на лед. Люди спали одетые, готовые выпрыгнуть на лед при первой опасности.

„Рузвельт" осторожно пробирался среди массивных льдин. Два раза он испытал легкое прикосновение их, причем весь вздрагивал и трещал.

30 августа в 4 часа утра сильный толчок заставил Пири выбежать на палубу. Пароход склонился на бок. Оказалось, что плывучая льдина зацепила за ледяную гору, за которой стоял „Рузвельт", и толкнула на него эту массу. Когда давление прекратилось, пароход опять выпрямился, но мимо плыла ледяная гора. Близ парохода она раскололась, и тяжелая ледяная глыба рухнула в воду у самого борта. Огромная льдина еще раз склонила пароход на бок. Пришлось взрывать ее динамитом. Лед совсем затирал судно. С большими усилиями подавались вперед. Иногда по нескольку часов стояли в ожидании прохода.

5 сентября подошли к мысу Шеридан и здесь остановились на зимовку в удобном заливе. Прежде всего спустили собак, так как они своим лаем и воем за 18 дней ужасно надоели. Они принялись кататься по снегу и носиться кругом.

Весь груз с парохода перенесли на берег на случай гибели судна от пожара или потопления. Пири придумал провизию заключить в прочные ящики одного размера. Их сложили в виде стен крышками внутрь. Получились просторные помещения, закрытые парусами сверху. Их завалили толстым слоем снега, а внутри поставили печи.

Эскимоски сшили всем зимние костюмы. Эскимосы надевают на тело рубашки из шкур молодых оленей шерстью к телу. На ноги натягивают панталоны из шкуры белого медведя, чулки из заячьего меха и башмаки из толстой тюленьей кожи. Сверх рубашки надевается через голову короткая куртка без пуговиц из оленьего меха. Куртка снабжена меховым капюшоном, закидываемым на голову вместо шапки. Шея закрывается пушистым шарфом из лисьих хвостов. На руки надеваются меховые рукавицы.

В таких костюмах зимой люди не зябли, несмотря на жестокие морозы. Для путешествия к полюсу наготовили длинных узких саней из прочных материалов.

Мускусный бык.

Пири решил пойти к полюсу от мыса Колумбия, до которого было 160 *км*. Поэтому занялись перевозкой запасов провизии к этому мысу и устроили там склад. Для пополнения запасов свежим мясом команда и эскимосы охотились на белых медведей, зайцев, лисиц. Изредка попадались олени и мускусные быки.

Мускусные быки живут на далеком севере небольшими стадами из самок с 2—3 самцами. Питаются они летом травой и мхом в долинах островов, а зимой находят, как и олени, места, обнаженные от снега, и пасутся на них. Теплый, длинный, густой мех черного цвета защищает их от холода. Темноты они не боятся. Несмотря на огромный рост (до 2 *м* длины и 1 *м* высоты), они ловко лазают по скалам на своих коротких, неуклюжих ногах, а бегают очень быстро. Человека они не боятся.

Пири так описывает охоту на них:

„Заметив вдали черные точки, мы пошли прямо на них. Быков было пять, и один ходил в стороне. Подойдя к ним на километр, спустили двух собак. Собаки помчались быстро.

Быки обыкновенно не бегут от собак, а встают в круг хвостами вместе и отбиваются рогами. Вперед выступает старый вожак и нападает на собаку.

Я выстрелил из винтовки, и вожак упал мертвым. Пуля вошла позади лопатки — в то место, куда нужно метить. Целить ему в голову бесполезно. На место быка вышла корова, и второй выстрел уложил ее на месте. Другая самка и два годовалых бычка тоже были убиты. Отдельно бродивший бык последовал за ними. Эскимосы сняли с них шкуры, выпотрошили и сложили под камни на берегу".

12 октября солнце в последний раз показалось на небе, а через месяц и заря не освещала земли. Все погрузилось в мрак до весны. Американцы скучали без света, принужденные много времени проводить в каютах на яхте. Охотиться в темноте было нельзя, делать поездки по острову тоже опасно. Однако все были здоровы, все — кроме собак. Многие пали, вероятно, от переезда на судне. Из 246 собак в конце ноября было в живых лишь 160. А между тем весь успех дела теперь зависел от собак. Если они погибнут, все дорогое предприятие, все деньги, весь труд, все окажется потраченным напрасно. Вот почему о собаках стали усиленно заботиться, улучшили питание и уход.

С 15 февраля все участники отрядами выступили к мысу Колумбия. Пири остался один и в тиши обдумал еще раз все подробности путешествия. Из прежних поездок он знал, что сначала идет береговой лед на несколько километров. По нему легко итти, так как он лежит на дне неподвижно. Только края приподнимаются в прилив и опускаются в отлив. Летом от них откалываются огромные куски и плывут по морю.

За береговым льдом находится полоса воды, по которой несутся плавучие льдины и трутся о прибрежный лед. Лед здесь раздроблен, а ветры создают расселины, которые в отлив замыкаются, в прилив открываются.

Дальше в океане образуются ледяные валы от столкновения ледяных полей во время ветров и приливов. Льды напирают друг на друга и громоздятся на высоту нескольких метров. Перебираться через эти валы на санях с 250 *кг* груза чрезвычайно трудно.

Но хуже валов полосы воды или трещины между льдинами. Они зависят от перемещений льда и совершенно преграждают путь на санях. Они могут образоваться в любом месте и поглотить путников или отрезать им путь к складам провизии. Бороться с трещинами совершенно невозможно. Одна такая трещина едва не погубила Пири в 1906 г. А в поездку 1909 г. в трещине потонул профессор Марвин.

Пири имел в виду такой план.

Вперед посылается легкий разведочный отряд. Он идет с запасом провизии на 5 дней на лучших собаках и прокладывает путь для главного отряда, идущего за ним. За главным отрядом движутся вспомогательные отряды с провизией. Они отсылаются назад по мере расходования провизии и освобождения саней. Часть пищи они должны складывать в местах стоянок.

На каждой стоянке эскимосы готовят из льда круглый шатер — иглу. При помощи пилы они ловко выпиливают вогнутые куски до 90 *см* длины и 60 *см* высоты. Из таких кусков они складывают в течение часа просторную круглую иглу со сводом. В ней довольно тепло от спиртовой печи.

Такие хижины много помогли на обратном пути. Они служили указанием пути и сокращали время на стоянки. Да и вспомогательные отряды, проходившие по одному месту, оставляли следы, а по ним скорее бежали собаки обратно.

Словом, все мелочи были обдуманы и учтены. Оставалось только тронуться в путь. Пири перебрался на мыс Колумбия и занялся подготовкой экспедиции.

1 марта он отправился к полюсу. Днем раньше вышел разведочный отряд под руководством капитана Бартлета. Погода, как нарочно, изменилась. Подул восточный ветер, поднялась буря. Люди были одеты тепло, и буря их не смутила. Всего пошли к полюсу 24 человека с 19 санями и 133 собаками.

К концу первого дня прошли береговой лед с поясом ледяных валов и остановились за 16 *км* от берега на месте стоянки Бартлета.

На следующий день буря не утихала, итти было тяжело. К вечеру подошли к расселине, возникшей после прохода первого отряда. Пришлось остановиться на ночлег. Измерение глубины лотом показало 175 *м*.

Утром удалось перейти расселину, но дальше путь был очень труден. Многие сосуды со спиртом лопнули и спирт вытек. Пришлось послать отряд Марвина за спиртом на мыс Колумбия, иначе нечем было бы согревать пищу.

4 марта дошли до остановки Бартлета и нашли записку от него о том, что он задержан в $1\frac{1}{2}$ *км* широкой трещиной. Немедленно пошли к нему и увидели огромную расселину в 500 *м* ширины. Пришлось простоять пять дней.

Погода была тихая, холодная, очень удобная для езды, а ехать нельзя. Да и Марвин не показывался со спиртом.

Эскимосы приуныли из-за неизвестности. Они стали нервными, беспокойными и о чем-то шептались. Кончилось тем, что двое самых верных и старых друзей Пири заявили, что они больны. Пири заметил, что они притворяются, но не стал

спорить и отослал их назад к Марвину с запиской, в которой просил спешить.

Другие эскимосы тоже стали жаловаться на разные болезни. Пири был в отчаянии. Но 10 марта трещина затянулась толстым льдом, и по ней прошли безопасно. Дальше пошли быстро, хотя и попадались трещины огромных размеров — до 1500 *м*. Но мороз в 50° сковал их крепко.

Через три дня отряд доктора Гудселя был отправлен обратно, а на другой день Марвин догнал Пири с большим запасом спирта. Весь груз распределили на 12 саней и отправили назад Мак-Милона с отмороженной пяткой. На месте стоянки была измерена глубина моря. Оказалось 1509 *м*.

15 марта Пири пошел дальше. Дул жгучий восточный ветер при 45° мороза. Погода стояла ясная. После полудня с треском и грохотом образовалась новая трещина. Ее перешли по большим плавающим льдинам. Собаки Борупа поскользнулись и упали в воду. С большим усилием Боруп удержал сани на краю льдины и, отстегнув постромки, вытащил собак на лед. Пири замечает, что другой на месте Борупа, менее сильный человек погубил бы и сани и собак. А ведь в них лежало 225 *кг* нужнейших припасов, которые в то время были людям дороже 225 *кг* брильянтов.

Дальше пять дней двигались без особых затруднений.

21 марта отряд Борупа должен был возвращаться назад. Экспедиция достигла 85° 30′ с. ш.

26 марта достигли 86° 38′ с. ш. Погода все дни стояла холодная и ясная. Такая погода самая удобная для передвижения на санях. Пришло время отряду Марвина возвращаться назад. Все были бодры и веселы.

28 марта отряд Пири подошел к широкой трещине, у которой стоял лагерем передовой отряд Бартлета. Пири улегся спать в приготовленном шатре и уже засыпал, как начался треск льда. Сначала он не придал этому особого значения, но вдруг услыхал тревожные крики и, выглянув, с ужасом отскочил внутрь. У самого шатра проходила трещина, черневшая от воды. На другом краю стоял эскимос и в страхе что-то кричал, размахивая руками.

Пири разбудил спутников, и все выскочили из шатра. Лагерь Бартлета оказался со всех сторон охваченным трещинами, но льдина подвигалась к шатру Пири. Поэтому он крикнул эскимосам, чтобы переправлялись с собаками к нему, как только подойдет льдина. Переправа произошла без особых приключений, и эскимосы Бартлета быстро соорудили новый шатер. Утром измерили глубину океана; оказалось 2303 *м*. Вскоре трещина замерзла, и ее удалось перейти.

Пири с собаками.

1 апреля в 5 час. утра Пири отобрал самых сильных и здоровых собак и пошел дальше с негром Генсоном и 4 эскимосами на 5 санях. До полюса оставалось 240 *км*. Припасов было на 40 дней. Отряд капитана Бартлета повернул к югу. Измерение показало 87° 46′ с. ш.

2 апреля было ясное солнечное утро при 32° мороза.

Ледяное поле было старое, твердое, ровное. Местами возвышались ледяные валы, но их задуло снегом, и склоны не были круты. Собаки дружно бежали 10 часов и сделали до 50 *км*. Шли по компасу прямо на север.

3 и 4 апреля погода попрежнему благоприятствовала, и лед не представлял затруднений. Только в одном месте оказалась трещина, затянутая молодым льдом. Ее прошли, не считаясь с опасностью, хотя лед гнулся под санями. Все были в возбуждении, чувствуя приближение к цели.

5 апреля сделали продолжительную остановку для отдыха. В полночь опять пошли и сделали 54 *км* в 12 часов.

6 апреля утром определили широту места. Оказалось 89°57′. Отдохнув, Пири помчался на легких санках с 2 эскимосами и приборами к полюсу. Проехав 18 *км*, определили широту места; оказалось, они переехали уже 9 *км*. Вернулись в лагерь, сделали еще поездки и установили, что они находятся действительно на „верхушке света".

Пири так писал о полюсе:

„Северный полюс — такое место на земле, где нет време-

ни, — там есть только один день и одна ночь в году. Там все небесные светила движутся горизонтально к земле, и одна Полярная звезда видна над головой. Там дует только южный ветер. Там нет ни севера, ни запада, ни востока".

Прежде всего Пири водрузил на полюсе американский флаг. Между глыбами льда положена была бутылка с запиской об открытии полюса Р. Пири 6 апреля 1909 г. Потом все легли спать от утомления. Но через час Пири был уже на ногах и торопил спутников ехать обратно. Они и сами стремились скорее домой, поэтому быстро собрались и двинулись в путь. В 9 *км* от полюса удалось измерить глубину океана. Опустили лот на 2750 *м* и не достали дна.

Погода помогала движению, и путники делали большие переходы. Дорога была знакома собакам, и они дружно бежали от стоянки к стоянке. Трещины нигде не задерживали долго. 21 апреля достигли берегового льда, и эскимосы пришли в восторг. Они кричали, пели и плясали.

Утром 23 апреля достигли мыса Колумбия. Обратный путь совершили в 16 переходов, а к полюсу сделали 28 переходов. Усталые путники спали на мысе 48 часов. Собаки тоже были измучены и спали, как мертвые.

При возвращении на корабль капитан Бартлет прежде всего спросил: — Слышали вы о бедном Марвине?

— Нет, — отвечал Пири.

Бартлет рассказал, что Марвин утонул в той самой „злой трещине", которая задержала экспедицию на 5 дней.

Это известие так поразило Пири, что он не мог говорить. Вся радость от открытия полюса пропала. Сначала он бодро переносил несчастье, потом слег в постель. Сказалась и усталость после беспрерывного нервного напряжения в течение полутора месяцев.

18 июля „Рузвельт" снялся с якоря и направился домой. Льды теперь не мешали ему, так как он плыл в проливе вместе с ними к югу. (См. карту на стр. 200.)

17 августа судно остановилось у селения Этаа. Здесь расстались с эскимосами, ходившими к полюсу. Они были награждены припасами и ценными вещами.

В других селениях высадили остальных эскимосов, и 5 сентября „Рузвельт" подошел к местечку Гарбор на полуострове Лабрадоре. Тут была телеграфная станция, и Пири послал две телеграммы. В одной телеграмме он извещал жену:

„Наконец, мне удалось! Полюс мой! Здоров".

В другой депеше на имя Арктического клуба он сообщал всего одно слово: „Солнце". Это был условный знак, что полюс достигнут. В Сиднее была приготовлена торжественная

встреча. За 5 дней до сообщения Пири была получена телеграмма доктора Кука об открытии им полюса 21 апреля 1908 г.

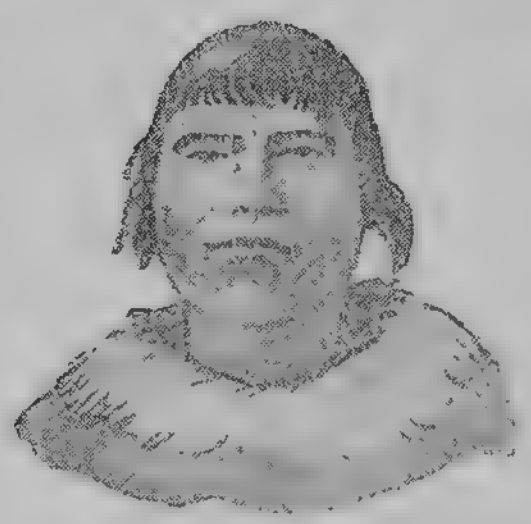
Доктор Кук был раньше в экспедиции Пири в Гренландию и задумал дойти до полюса при помощи эскимосов. Проведя зиму у пролива Смита, он пошел весной к полюсу с 2 эскимосами и 26 собаками на 2 санях. Он достиг полюса, но на обратном пути бури и туманы задержали путников, а течение отнесло на льдах далеко к западу. С большими усилиями удалось добраться до твердой земли у пролива Джонса. Там провели зиму в пещере, питаясь охотой. Весной добрались до селения Этаа, где их подобрал датский пароход.

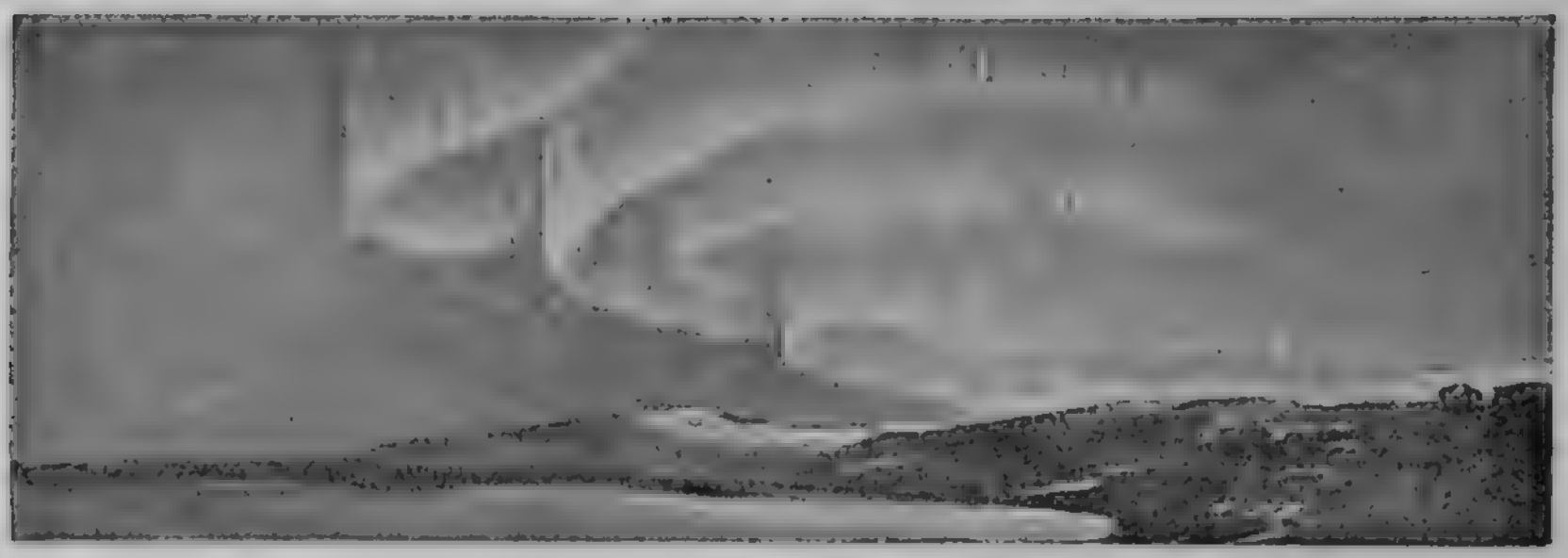
Как громом поразило Пири сообщение Кука об открытии им полюса раньше него. Он не мог допустить мысли, что Кук с такими слабыми силами и так быстро мог дойти до полюса. Бросалось в глаза и то, что Кук воспользовался планом Пири, его знакомством с эскимосами и подготовкой их к дальнему путешествию по льду. Поэтому Пири объявил в газетах, что Кук не был на полюсе.

Загорелся жаркий спор между соперниками. Назначены были две судебные комиссии со специалистами. Пири представил свои научные наблюдения и записи дневника. Кук как не специалист не мог дать научного материала. Эскимосы его показали, что была небольшая поездка вдоль берега. Кук заболел нервным расстройством а после лечения заявил, что не уверен, был ли он на полюсе. Дело было решено в пользу Пири.

Для науки совсем не важно, кто первый открыл полюс, да и самое открытие его имеет второстепенное значение. Гораздо большее значение имеют научные исследования приполюсных стран, наблюдения над погодой, магнитными колебаниями, морскими глубинами и жизнью в них. Все это остается еще неисследованным.

Но в смысле личной отваги, настойчивости, героизма и самоотвержения путешествие Пири имеет огромное воспитательное значение. Да и научные работы заслуживают внимания. Отмечены: глубина моря у полюса, метеорологические наблюдения, состояние приливов у Гренландии и пр.





РУССКИЕ МОРЯКИ В АРКТИКЕ В XX ВЕКЕ.

Плавание барона Толля к о-вам Новой Сибири. — Открытие Русановым каменного угля на о. Шпицбергене. — Плавание Седова на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа. — Поездка его к полюсу и смерть в пути. — Приключения Альбанова с корабля Брусилова. — Плавание Вилькицкого северо-восточным проходом и открытие новых островов.

По мере заселения Сибири и Дальнего Востока, северный морской путь становился для русского капитализма все нужнее. Вместо того чтобы огибать всю Азию с юга по чужим морям, не проще ли найти безопасный путь на восток по Полярному морю — путь более короткий, не уходящий далеко от берегов страны? Этот путь в начале XX в. получил практическое значение. Так, при постройке сибирской железной дороги потребовалось очень много заграничных материалов, которые частью доставлялись морским путем в сибирские реки. В 1905 г. прошел целый караван английских судов с материалами без всяких затруднений. Проход этот имел и военностратегический интерес в связи с устремлением русского империализма на Дальний Восток: возникал вопрос о проведении военного флота северо-восточным проходом до Владивостока, но побоялись плавучих льдов, подводных скал и мелей. Наконец, русский торговый капитал интересовался побережьем Арктики в связи с возможностью легкой наживы на зверобойных промыслах и на бесграничной эксплоатации отсталых народов Севера.

Вот почему возникает ряд попыток русских моряков к более основательному изучению северо-восточного прохода и островов, лежащих на этом пути.

Из всех этих попыток особенного внимания заслуживают пять.

Академия наук в 1900 г. организовала экспедицию под управлением барона Толля для исследования Новосибирских островов. На пароходе „Заря“ Толль выехал из Петербурга 4 июля с 19 человеками команды. На Мурмане погрузили 20 ездовых собак, которых доставили из Устьянска за 12 тыс. *км.* 9 октября вошли в Карское море через Югорский Шар и проплыли до Таймырского залива. Здесь пришлось остановиться на зимовку. Зимой и весной производили поездки по берегу и научные наблюдения. Толль исследовал западный берег Таймыра до устья р. Енисея и нанес его на карту.

Поздним летом „Заря“ освободилась от льдов, и 4 сентября удалось обогнуть мыс Челюскин. Дальше направились прямым путем к о-вам де-Лонга, и 11 сентября были в виду о. Беннета, но подойти к нему помешали льды. Спустились к о. Котельному и там 16 сентября встали на якорь для исправления машины и помп, поврежденных штормом.

Но плыть к северу было невозможно, льды заграждали путь. Поэтому 7 октября остановились в одной бухте на зимовку. Сюда прибыла вспомогательная партия и сложила пробизию.

5 июня 1902 г. Толль с астрономом Зееберге и с двумя якутами на санях отправились по льду на о. Беннета. С тех пор их никто не видал. Куда они девались — неизвестно.

В 1912 г. геолог В. А. Русанов отправился на судне „Геркулес“ в Арктику с целью пройти путем Баренца к северу от Новой Земли к Новосибирским о-вам и дальше до Берингова пролива. В 1910 г. он уже плавал у Новой Земли, и ему удалось объехать кругом весь остров.

Сначала Русанов направился к о. Шпицбергену, где во многих местах нашел залежи каменного угля и поставил свыше 20 заявочных столбов. Были осмотрены заявки американцев и норвежцев, а также начатые с 1907 г. работы американской фирмы. В копях работали 200 человек. Дело поставлено на широкую ногу, со всеми техническими усовершенствованиями. Уголь получается прекрасного качества, наподобие английского.

От Шпицбергена Русанов поплыл Баренцовым морем к северной оконечности Новой Земли, но налетевший шторм отбросил судно южнее Маточкина Шара. Здесь встретились ненцы, которым Русанов передал записку для доставления русским властям.

В записке было сказано:

„Юг Шпицбергена и о. Надежды окружены льдами. Занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду на северо-запад, к оконечности Новой Земли, от-

туда на восток. Если судно не погибнет, направлюсь к близлежащим о-вам Уединения, Новосибирским и Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов".

Это была последняя весть. С тех пор о нем ни слуху ни духу. Очевидно, судно погибло, и все нашли смерть во льдах суровой Арктики. Недавно нашли следы пребывания Русанова на одном острове. (См. карту на стр. 211.)

27 августа 1912 г. из г. Архангельска вышел на север Г. Я. Седов, старший лейтенант флота, гидрограф и картограф. Он имел намерение доплыть до северной части Земли Франца-Иосифа, остановиться на зимовку и весной пойти на собаках к северному полюсу.

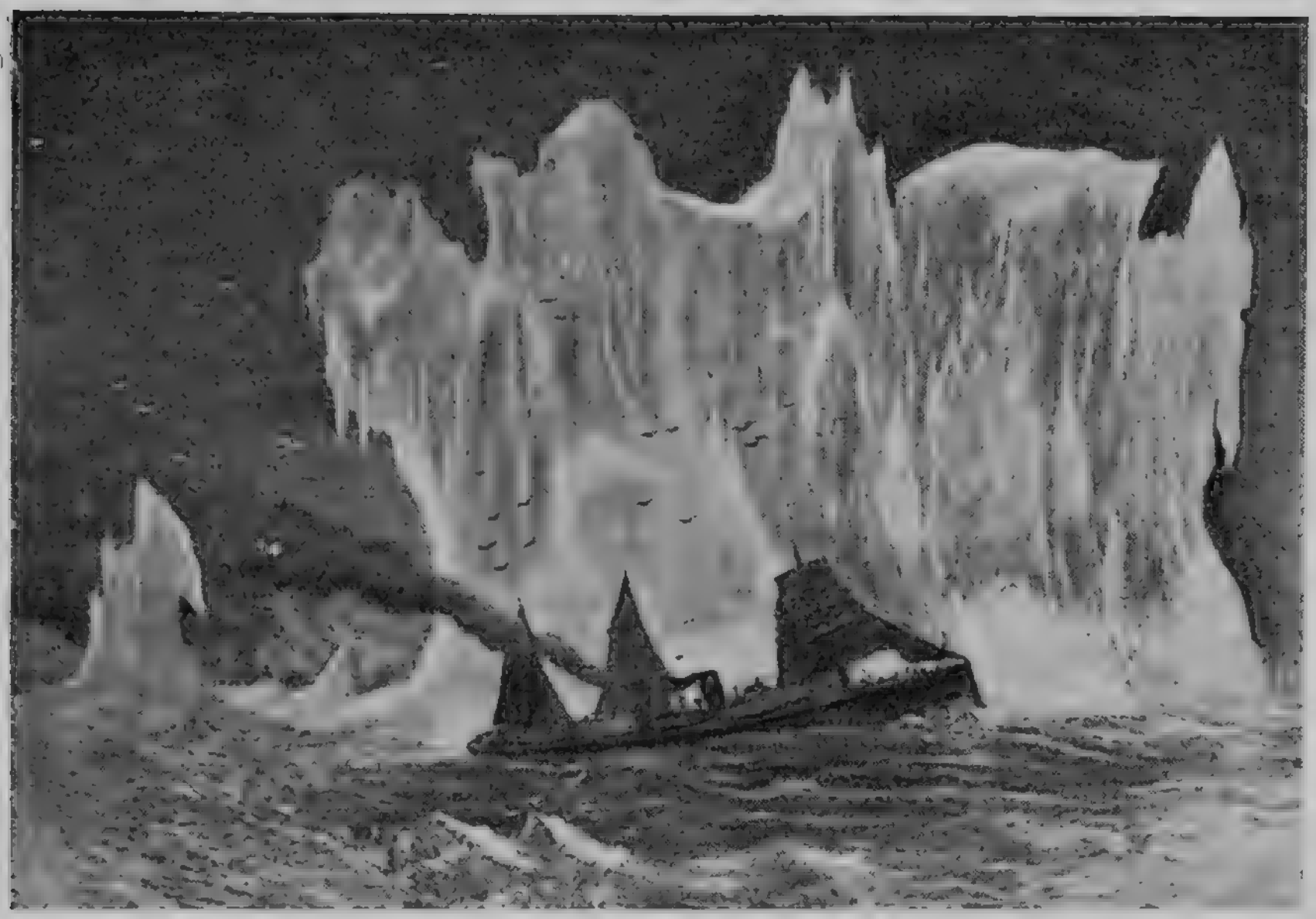
Седов был человек необычайной энергии. Сын неграмотного рыбака, он сам проложил себе дорогу в жизни. 18 лет он ушел из дома тайком и поступил в морское училище, а потом перешел в военный флот, сдал экзамены за морской корпус и был причислен к главному гидрографическому управлению. Он участвовал в разных арктических экспедициях, произвел ряд изысканий с нанесением на карту новых берегов и островов. Но такая работа мало удовлетворяла его кипучую натуру. Ему хотелось простора и подвига.

С большими усилиями Седову удалось собрать по подписке 108 381 рубль и снарядить крепкую деревянную шкуну с паровой машиной в 100 сил и 273 *т* водоизмещения. Судно было старое, норвежской постройки 1870 г., но оно показало себя во время бурь очень выносливым и устойчивым. Называлось судно „Св. Фока".

Выбравшись из Белого моря, повернули сначала к Новой Земле. По пути производили измерения глубины моря, солености воды, делали наблюдения над погодой и ветрами.

5 сентября подул встречный пронзительный ветер, пошел снег с крупой. Показались угрюмые берега Новой Земли с острыми хребтами и косыми полосами снежных вершин. Ветер превратился в шторм, и судно понесло вдоль берега. Удалось укрыться в Белужьей губе.

На другой день погода изменилась, и пошли на север под парусами полным ходом. Но уже вечером появились грозовые тучи, предвещавшие беспощадную бурю. Внезапно поднялся ветер и свирепел с каждой минутой, а к ночи дошел до настоящего шторма. Корабль бешено несся к северу, отрываясь от земли. Волной слизнуло с палубы одну лодку и клетку с собакой, другая шлюпка была сорвана, исковеркана и билась о корму. Море вспенилось зеленой мутью, волны не успевали ронять белые верхушки, ветер рвал их, уносил брызгами и водяной пылью. Удары волн, какое-то



Встреча судна с ледяной горой.

шипение, разноголосый плач снастей, унылый визг винтов, скрипение и треск в основе корабля — вся эта ужасная музыка раздавалась в ушах у команды.

Берег был далеко. Опасаясь ночью налететь на льдину, Седов повернул судно к юго-востоку. Подошли опять к берегу вблизи мыса Сухого Носа, окруженного рифами. Седов сам провел судно мимо подводных рифов, лавируя между бурунами и пеной, которые показывали опасные места.

10 сентября ветер утих, и Седов направился к Крестовой губе, где есть русская колония и куда два раза в лето заходил пароход. Там оставили почту для пересылки на родину.

Место красиво и своеобразно. На берегу спокойные величественные цепи остроконечных гор в белых ризах, прорезанные узкими долинами и ледниками.

За крестовым островом кончилось открытое море. С наблюдательной бочки на мачте виднелся на далекое расстояние один сплошной лед. По кромке льда пошли на запад, потом повернули к северу и врезались в плавучие льды с полосами открытой воды.

Однако как ни старались пробиться к северу, льды заграждали путь, и пришлось повернуть к югу, а потом направились к берегу Новой Земли и пошли к северу в полосе открытой воды.

В одном месте три часа плыли мимо отвесной стены ледника, упирающейся в море. Верх стены зеленоватый, ниже голубой, а в самом низу синий, яркий и чистый. Тысячи трещин и провалов исполосовали стену. Пади, овраги, гроты, мосты, арки, колонны и пещеры изо льда производили неотразимое впечатление. Было жутко плыть у самой стены. Того и гляди, отломится огромная глыба и раздавит мизерное суденышко.

18 сентября „Фока“ сел на мель у Панкратьева полуострова. Никакие усилия спихнуть судно не достигали цели. Поднялся шторм, а потом повалил снег, на судно надвинулись льды и принялись колотить о бока. Все думали, что судно разобьет льдом, но оказалось, что льдина сдвинула „Фоку“ с мели. Однако выплыть в открытую воду не удалось. Льды прижали судно ближе к берегу и загородили выход. Пришлось вставать на зимовку у Новой Земли.

28 сентября Седов приказал выпустить пар из котлов и готовить судно к зимовке. Через 1½ недели ударили лютые морозы и заковали море крепким льдом.

2 октября солнце скрылось за горизонт до самой весны. Потянулась долгая полярная ночь, свыше ста суток.

С исчезновением солнца усилились бури и метели. Одну такую бурю пришлось выдержать 4 путникам в палатке во время поездки. С вечера поднялся ветер с порывами, а ночью он перешел в свирепую бурю и вьюгу. Палатка ходуном ходила, как живая, но железные колья, вбитые глубоко в лед, держали ее крепко. Люди лежали в малицах и не придавали особого значения ветру. Но когда один путник попробовал выйти из палатки, ветер сбил его с ног и покатил, колотя о выступы льдин. Удалось зацепить одеждой за лед и ползком добраться до палатки.

Говорить было невозможно, вой вьюги и треск обледеневшей палатки заглушали голос. Так прошел весь день. На вторую ночь ветер „одичал“, как говорил один матрос. Творилось что-то невообразимое. Ветер налетал порывами и потрясал палатку. Среди ночи она была повалена. Путники вскочили и бросились удерживать ее, чтобы не унесло. Целый час барахтались в полотне, налегая всем телом и стараясь закрепить за колья. Железо погнулось в дугу от напоров ветра, но держалось крепко во льду. Удалось опять зацепить края и установить палатку.

Буря продолжалась до полудня. Припасы подходили к концу. Решили возвратиться на судно. Собак откопали в глубоком сугробе. Они еле стояли на ногах и не могли есть. Через несколько часов дотащились до зимовки.

19 февраля, после вьюги предыдущих дней, блеснуло солнце нежным лучом.

— Солнце, солнце! — закричали матросы.

Все бросили работу, кричали без конца „ура“, стреляли из ружья и пушки, ликовали. За зиму все осунулись и побледнели.

Морозы и бури продолжали попрежнему донимать моряков. Косые лучи солнца не могли нагревать землю. А все же в природе с каждым днем наблюдалось изменение пейзажа — дело шло к весне. Участились поездки на собаках по разным направлениям, все были заняты исследованием северного острова Новой Земли, редко посещаемого моряками. Во время поездок люди испытали немало страданий и неудобств. От яркого света на снегу болели глаза и временно наступала слепота. В бури старались разбивать палатку и отсиживаться в ней. Недостаток продовольствия восполнялся удачной охотой на белых медведей, которых бродило множество. Иногда люди брели по колена в рыхлом снегу, проваливаясь между торосами, вязли в трещинах, скользили и падали по скатам.

Один раз геолог Павлов провалился в трещину ледника на глубину 16 *м*. С большим трудом его успели вытащить длинной веревкой.

Особенно трудна была поездка Седова с одним матросом к мысу Желания. Она продолжалась два месяца. За это время Седов исследовал весь северо-западный берег, северную оконечность Новой Земли и часть восточного берега. Весь пройденный путь он нанес на карту, прежние же карты оказались неверными. Только древняя карта Баренца оказалась ближе к действительности. Это указывает на выдающиеся способности замечательного мореплавателя XVI в.

Путь был очень труден и полон опасностей. Поверхность льда близ берега редко бывает ровная, а чаще состоит из торосов, за которыми — открытая вода. Самая неприятная дорога — мимо ледниковых стен по молодому льду, иногда настолько тонкому, что от движения саней расходятся круги, как по воде. Соль сверху задерживает движение, как песок.

А иного пути нет.

На ледяную стену не влезешь, дальше в море — полоса открытой воды. Значит, выбора нет. Вот почему шли у самой ледяной стены. Иногда сани оседали, однако удавалось находить куски более крепкого льда. Но у Малого Ледяного мыса сани с людьми и собаками провалились. Положение отчаянное! При попытках вытащить сани лед обламывался, образовалась полынья, сани в ней плавали, а люди бились, чтобы выползти на лед. Спаслись каким-то чудом. Сани

достигли крепкой льдины, собаки дружно вылезли и разом выхватили их на льдину. Вылезли и люди, пробыв более часа в воде. Все взмокло и погибло, пища пропиталась морской водой, фотографии испортились, сахар подмок.

Следуя дальше за мыс, едва не погибли от обрушившейся массы ледяного выступа. Только успели пройти за этот выступ, как раздался страшный грохот. Оглянулись и обмерли. Выступа больше не существовало, он рухнул в море, и на этом месте образовались громадные айсберги, купавшиеся в волнах.

На обратном пути в этом опасном месте пришлось пробираться по ледникам. Две собаки провалились в трещину. Одна погибла, а другая выбралась с израненным боком.

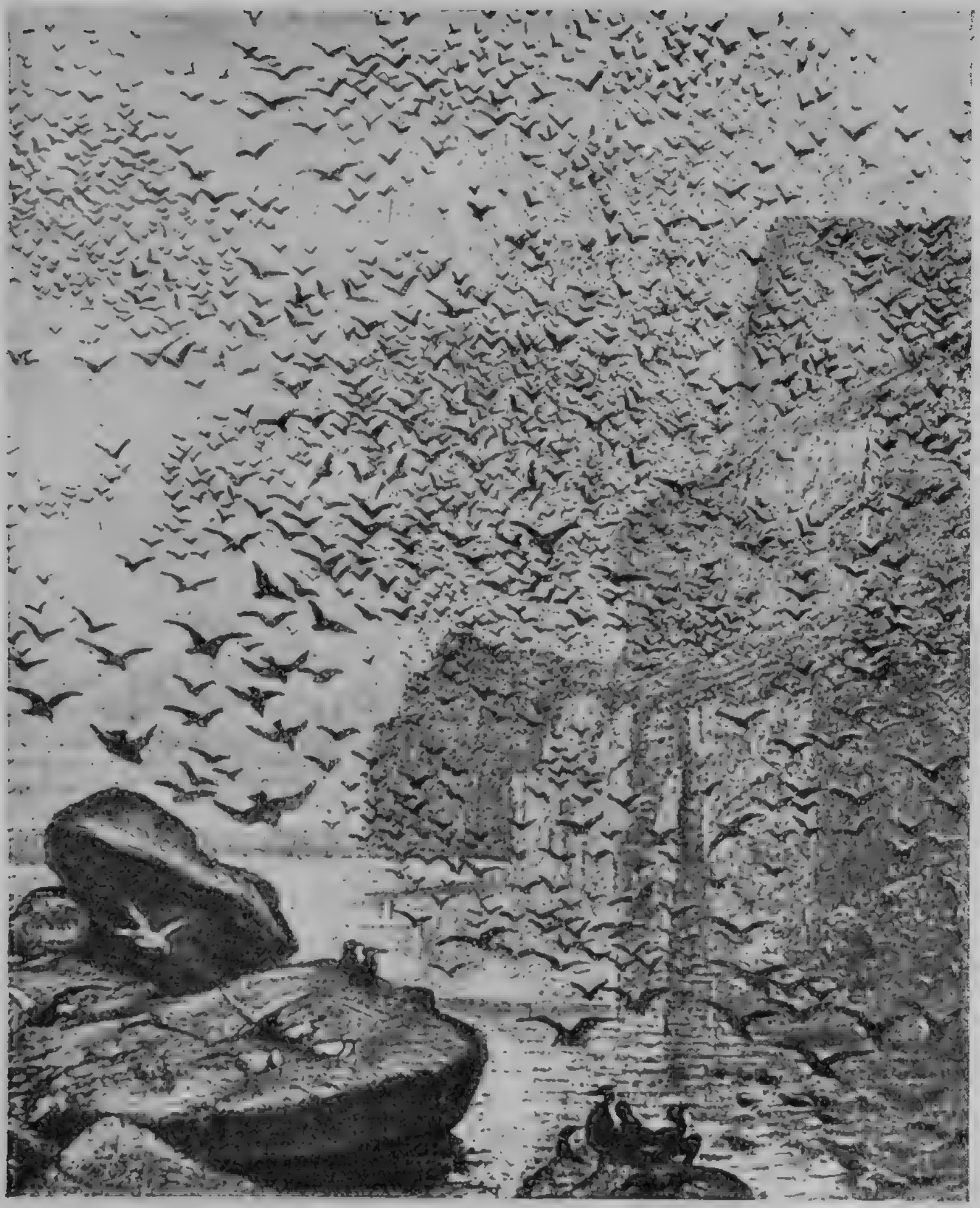
Седову удалось убить трех медведей, что избавило от голода, так как провизия вышла. Но все же лишения в пути убавили его вес на 16 *кг*. Худоба и особое выражение лица остались до конца жизни.

Седов вернулся 27 мая. Вскоре холода ослабели, поползли сырые туманы, шло медленное разрыхление и оседание снегов. С 2 по 19 июня отмечено только три дня без туманов. Но уже прилетели птицы, и начиналось гнездовье. Над береговыми утесами стоял гомон от птичьего крика. Это так называемые „птичьи базары".

Из птиц прилетают в Арктику на лето чайки, кайры, тупики, гагары, чистики, гуси, лебеди, утки. Они гнездятся по уступам скал на островах и выводят птенцов. Моряки рассказывают, что все уступы бывают усеяны сидящими на яйцах кайрами. Издали они походят на солдат в белых куртках и черных кепи. Когда раздается выстрел, целый дождь птиц устремляется в море. Кайры с шумом срываются с мест наподобие урагана. Их такое множество, что, пролетая над судном, они как облако покрывают его своей тенью. Шум, производимый криком и хлопаньем крыльев, бывает так силен, что на судне не слышно голоса говорящих людей. Потом они опять усаживаются, вступая в бой за гнезда, и понемногу успокаиваются.

Приближалось время, когда можно было ожидать освобождения от ледяного плена. Но льды не двигались, и „Фока" беспомощно стоял без движения, выкрашенный и прибранный.

Только 4 сентября утром начался гул и треск, льды раздвинулись, образовались широкие трещины и проходы. „Фока" развел пары и с большим трудом выбрался из бухты. Скоро вышли в открытую воду, но не долго плыли и опять встретили густые массы льдов. Решили по кромке льдов спуститься к югу и, взяв на запад, пробиваться опять к северу вдали от берегов Новой Земли. Но ледяной пояс и там



„Птичий базар“ в Арктике.

был густ. Приходилось пробиваться черепашьим шагом. Каменный уголь приходил к концу, а без машины нечего было и думать пробиться через мощные льды.

Команда приуныла. Всем казалось, что судно будет затерто во льдах и его постигнет участь других кораблей, которые попадали в ледяные тиски Арктики.

Но Седов упорно шел вперед. Он говорил:

— Нам нужна Земля Франца-Иосифа. Там сложен уголь. Если теперь топлива не хватит, будем жечь части судна. Итти назад — преступление. Да и назад не легче путь, чем вперед. Проклятые льды!

Вышел уголь, сожгли баню, доски, разный горючий хлам, смешивали золу с жиром тюленей и бросали в топку, жгли промасленные старые канаты. Седов упорно держал курс прямо на север, резал лед с наслаждением.

Скоро увидали берег в прозрачном воздухе, но до него было далеко. Однако все воспрянули духом. Полетели в топки охапки канатов, извели полбочки ворвани.

— Верти, верти, Иван Андреич! Догребай до Флоры! — кричит машинисту штурман. — Близко! Близко!

14 сентября спустились на берег мыса Флоры, нашли дом Джексона в хаотическом виде, с массой льда внутри. Кругом вещи, ящики с провизией, обломки мебели, куски одежды, сбруи, коробки консервов.

Самый старательный осмотр стоянки показал Седову, что каменный уголь, на который возлагали все надежды, был без остатка сожжен зимовавшей здесь экспедицией американцев. Выброшенного на берег леса не оказалось, и топлива не было.

Как тут быть?

Седов решил охотиться на моржей, чтобы их жир употребить на топливо.

Моржи лежали целыми стадами на льдинах и не боялись людей. Даже выстрелы их не пугали. Сначала Седов пробовал бросать в них тюленьи гарпуны, но железо гнулось, не пробивая толстой кожи. Только разрывные пули причиняли смертельные раны. Моржей набили много, но погрузить на судно удалось не более десятка. Остальные трупы на льдинах были отнесены от берега начавшимся штормом.

Матросы дивились величине моржей. В каждом было не менее тонны мяса и жира. Многие моржи были до 6 *м* длины, а толщиной с бочку. Изогнутые два клыка, свыше полметра длины, торчали из морды вниз и представляли страшное орудие защиты.

Переждав шторм, 17 сентября снялись с якоря, и „Фока“ поплыл при полном безветрии на парах вдоль берегов. На пути встречались айсберги длиной в 250 *м*, но невысокие и матовые, потом в узких проливах между островами показались льдины, а затем и сплошные льды. Пробовали сунуться в один пролив, в другой, — везде дорога на север закрыта. Остановились на ночь у льдов.

Моржи на льду.

Механик Зандер доложил Седову:

— Я подсчитал топливо — его не хватит на день.

Седов задумался.

— Будем зимовать где-нибудь поблизости. Что поделаешь? Сто лишних километров до полюса.

19 сентября отыскали одну бухту, спокойную для зимовки, у о. Гукера. Здесь и решили остановиться. Седов назвал ее бухтой Тихой.

Началась новая зимовка без топлива. Пришлось сжаться и перейти всем на корму, а носовые помещения распилили на дрова. Все дыры закупорили, сберегая тепло, но когда начались морозы, появились сырость и затхлость. Человеческие испарения осаждались на стенах и потолке, потом при нагревании падали каплями на пол, а в очень сильные морозы обращались в лед. От сырости и питания солониной появилась цынга. У штурмана распухли десны, и жевать он мог только мягкое. У механика Зандера полопались десны, и от них шел тяжелый запах. Дальше пошло еще хуже. У матроса Инютина опухло лицо, под глазами багрово-синие мешки, полураскрытые губы обнажали клочки кровавых десен и почерневшие зубы, изо рта шел трупный запах. Захворали другие матросы, свалился и сам вождь Седов. У него распухли ноги, кровоточили десны, появились одышка, сонливость, слабость.

Солнце скрылось 20 октября. Наступившая тьма удручающе действовала на всех. Трудно было совершать поездки по островам и охотиться на белых медведей.

Однажды Седов со спутниками едва не погиб, заблудившись в темноте при поисках белых медведей. Отошли на 40 *км* от зимовки, а медведей не нашли. При возвращении попали в снежную метель. На снегу поставили палатку и решили в ней переждать бурю. Палатку занесло снегом, а ночью, когда все спали, от тяжести сугроба прогнулся молодой лед. Выступила вода, вся одежда и постели вымокли. Люди вскочили и во мраке барахтались в воде, растегивая палатку, разгребая сугроб руками, чтобы вырваться на волю. Палатку и вещи вытаскивали, стоя в воде.

А буря свирепствовала попрежнему, и спрятаться от нее людям в мокрой одежде было некуда. Спальные мешки промокли, спички отсырели, даже бензиновое огниво испортилось. Пошли вперед, несмотря на пронизывающий ветер.

Началось опять блуждание во мраке в обледенелых одеждах. Шли наугад, не видя компаса. Через 9 часов набрели на высокий мыс, а еще через 2 часа подошли к знакомым скалам и скоро были дома.

Замечательно то, что в Арктике все такие вынужденные купания и путешествия в мокрой одежде проходят без заметных последствий. Насморк и простуда появляются редко. Это объясняется отсутствием бактерий, которые на холоду не могут развиваться и вызывать болезнь.

Но зато цынга безжалостно косит моряков в Арктике.

В экспедиции Седова погиб от цынги старший механик Зандер, заболел ряд матросов и сам Седов. Матросов удалось спасти тем, что убили белых медведей, свежее мясо которых, вместо солонины, сразу улучшило питание. Особенно теплая кровь оказала целебное действие.

Седов поправлялся плохо. Но он твердо решил пойти на собаках к полюсу. Никакие советы друзей отложить поездку до полного выздоровления не помогли. Все понимали, что он идет на верную смерть. Пройти 2000 *км* без промежуточных складов провизии было безумием. Но Седов был беспримерно настойчив и фанатик идеи. Он верил в свою звезду и считал, что не может отказаться от поездки, что ничто не помешает ему исполнить свой долг перед родиной. Нужно показать, что русские так же отважны и предприимчивы, как иностранцы.

За 5 дней до похода он был так слаб, что ложился в постель и вставал несколько раз. Ноги опухли и не позволяли много ходить. В день отхода он жаловался на одышку и боль в ногах, лицо было бледное, сосредоточенное. Куда девались былые бодрость и жизнерадостность?

Неистощимый рассказчик, выдумщик анекдотов и смешных историй, кумир команды, слепо верившей в своего вождя, бесстрашный охотник, смелый, образцовый капитан, ценный во всякой работе — таким был Седов до своей болезни. В это время он мог совершить огромный подвиг, и никто не усумнился бы в этом. Но теперь было не то.

После завтрака 15 февраля Седов с двумя матросами и 20 собаками на трех санях отправился к полюсу. Дорога после снежной метели была трудная. Потом ударили морозы до 35° при страшных ветрах, которые бушевали несколько дней сряду.

19 марта вернулись из поездки два матроса с одними санями. Матросы были с черными обмороженными лицами, изможденные, исхудалые, без улыбки.

Их окружили и тревожно спросили:

— Где начальник?

— Скончался от болезни на дороге, не доходя до Теплиц-Бай. Похоронили на том же острове.

Весть эта как громом поразила. Все стояли окаменевшие, не прерывая молчания.

Вечером отдохнувшие матросы рассказали о несчастном путешествии к полюсу и передали дневник Седова. Дневник заканчивался 29 февраля словами: „Посвети, солнышко, там, на родине, как тяжело нам здесь на льду".

Так кончилось это несчастное путешествие к полюсу. Затрачена была огромная энергия, но она сломилась о непредвиденные препятствия.

30 июля „Фока“ освободился от льдов и пошел домой без топлива. Пришлось извести на дрова все, что только было можно. На мысе Флора разобрали домик Джексона и распилили на дрова, убивали моржей на льдинах. Предстояло проплыть широкое Баренцово море с полосой передвижных льдов. Плавание на парусах среди льдов очень трудно: легко погубить судно или затереть во льдах; поэтому команда пожгла всю мебель, каюты, запасные снасти, вырезала толстые поперечные крепления.

А из машины шли все одни и те же вопли:

— Топлива, топлива! Пар падает!

Только чудом удалось вырваться из ледяных объятий Арктики и прибыть в становище Рынде на Мурмане. Здесь удалось добыть каменного угля, и через неделю „Фока“ прибыл в Архангельск. (См. карту, на стр. 211.)

На борту „Фоки“ прибыл штурман Альбанов с матросом, подобранные на мысе Флора. Это были единственные моряки, оставшиеся в живых от экспедиции капитана Брусилова.

Брусилов вышел в 1912 г. из Петербурга на пароходе „Св. Анна“ с 23 человеками команды. Он имел в виду пройти северо-восточным проходом во Владивосток. Но судно застряло среди льдов в Карском море, и его со льдами отнесло на север, так что он не мог выбраться. В конце февраля 1913 г. началось склонение дрейфа на запад, 30 сентября пересекли 80° с. ш., а 13 апреля 1914 г. судно находилось близ Земли Франца-Иосифа, на 83° 17′ с. ш. и 60° в. д. Провизии было взято на 1½ года, но в первую же зиму удалось убить 47 медведей и 40 тюленей. Это дало возможность просуществовать два года.

На третий год припасы подходили к концу, а судно находилось к северу от Земли Франца-Иосифа. Освободиться от льдов оно могло не раньше, как через год, следуя по пути „Фрама“.

Тогда штурман Альбанов с частью команды решили оставить судно и на санях добраться до домика Джексона на мысе Флора.

Брусилов не стал протестовать. С уходом части команды разрешался благоприятно вопрос о продовольствии.

Желающих оставить судно набралось 14 человек. Они приготовили 7 каяков, поставили их на узкие сани, взяли провизии на 2 месяца и разных принадлежностей для санного пути, 6 ружей с 50 *кг* патронов, лыжи, дорожные сумки,

6 *кг* бензина, 8 *кг* тюленьего жира. Все снаряжение было убого и плохо приспособлено, одежда тяжела, сани часто ломались в пути. Но лучших припасов и вещей не было.

Главную пищу составляли корабельные ржавые сухари, а особо питательных веществ — шоколада, сахара, мяса и масла — было мало. Надеялись в пути добывать охотой мясо.

23 апреля после сытного обеда путники оставили судно и направились прямо к югу. Каждые сани тащили вдвоем, но частые торосы мешали продвижению. Приходилось втаскивать сани на торосы поочередно всем людям. Едва отошли 5 *км*, поднялась метель и задержала в палатке на три дня.

Когда метель утихла, отправились дальше. Но сначала проверили широту. Оказалось, что за эти три дня льды продвинулись на север на 37 *км*, а люди прошли к югу только 5 *км*. Что тут поделаешь?

Если так будет и дальше, до земли едва ли удастся дойти. Но решили не падать духом, а стремиться вперед.

Каяки тащили в два и три приема. Дорога все ухудшалась, торосы пошли более высокие и крутые, с сугробами рыхлого снега у основания. Сани с узкими полозьями проваливались в снегу и часто ломались. На привалах в палатке люди отдыхали и согревались. Но скоро вышло все топливо. Мрачные и озябшие, все сидели, закутавшись в малицы, и жевали сухие сухари или мочили их в морской воде, к которой постепенно привыкли.

На 10-й день три матроса не выдержали и вернулись на судно, от которого отошли на 40 *км*. Остальные потащились дальше. Солнце ярко светило, и свет его, отражаясь от снега, слепил глаза. Шли с закрытыми глазами, надвинув шапки на брови, а когда было невмоготу, останавливались и залезали в палатку.

Стали попадаться трещины и полыньи. В них удалось убить четырех тюленей — появилось мясо и жир для согревания воды. Люди вздохнули свободнее. Но итти было тяжело по рыхлому снегу с торосами. Сани вязли и часто ломались. Починка задерживала движение. На одном переходе оторвался от партии один матрос Баев и заблудился среди торосов. Все поиски не привели ни к чему. Очевидно, бедняга провалился в трещину. Через несколько дней едва не утонули три человека. Их удалось спасти, но погибли ружье-дробовик и кухня. Без кухни пришлось плохо. Ели сырое мясо и пили сырую воду.

На пути попалась большая полынья; спустили на воду каяки и поплыли. Оказалось удобно и легко. Потом пошла хорошая дорога по льду, а дальше путь преградила новая

полынья, но до нее трудно было добраться среди мелкого льда. Альбанов два раза выкупался, стараясь на лыжах отыскать проход. Пришлось обойти эту полынью по скверной торосистой дороге. Дальше также обходили такие засоренные полыньи, хотя это и отнимало много времени.

Два матроса заболели цынгой, а свежего мяса не было — тюлени не попадались. Дорога попрежнему была трудная. Приходилось обходить и переплывать поперечные полыньи, итти глубоким снегом, под которым уже была вода от таяния верхних слоев.

Дальше посчастливилось убить медведя и двух тюленей. Теперь было свежее мясо и жир для плошки. Стали попадаться береговые птицы — очевидно, недалеко был берег. Льды пошли очень разломанные, с большими полыньями. Попутные ветры гнали льды к югу. Но люди все шли без конца и никакой земли не встречали.

Только 2 июня заметили в бинокль серебристо-матовую полоску на горизонте. Это была желанная земля. За нею увидели высокие, гористые, темные острова. Но до них было еще далеко.

А дальше случилась большая неприятность — убежали два матроса, обокрав склад провизии, утащили двустволку, теплые вещи и пр. Остальные матросы хотели броситься за ворами и убить их, но Альбанов остановил в виду безнадежности погони. Решили только бросить сани, каяк, палатку и двигаться скорее к земле. Погода стояла солнечная, тихая, и подвигались быстро.

8 июля утром подошли к отвесному леднику. Взобраться на него было нельзя. Поднялся сильный ветер, и лед отнесло от берега. Образовалась открытая вода, развилось большое волнение, и плыть в каяках среди льдин было опасно. Люди завернулись в парусину и легли спать. Ночью ветер утих, и льдину с людьми прибило к острову у ледника. Высадиться было нельзя, двигаться среди мелких льдов в каяках тоже невозможно, а провизии осталось — 2 *кг* сухарей и 200 *г* мясной муки. Тюленей не видно. Надвигалась голодная смерть, и все упали духом.

Случайно нашли в обрыве ледника трещину, ведущую к вершине. В ней вырубили приступки и поднялись на ледник, втащили сани и каяки на высоту 30 *м*. По леднику пошли к мысу, где предполагали найти яйца и птиц на скалах. Через 3½ часа Альбанов с матросом добрались до мыса и были оглушены непрерывным шумом „птичьего базара“. Здесь были бесчисленные гнезда птиц, сидевших на яйцах. Самцы летали кругом и оглашали воздух своими криками.

Из-под самых ног выпорхнула гага, оставив четыре яйца величиной с гусиные.

Альбанов с матросом восхищались обилием пищи. Спасена теперь вся команда от голода. Матрос выстрелил в гагу из винтовки, а в ответ раздался человеческий крик. Это бежал один из беглецов и просил пощады. На радостях его простили вместе с товарищем. Теперь пищи на всех было достаточно, а вид у бродяг был очень жалкий.

На мысе отдохнули и согрелись у костра. Потом подтянулась вся команда с каяками. Настреляли гаг дней на пять и решили двинуться дальше. Случайно узнали из записки, оставленной Джексоном среди камней, что место называется мыс Хармсворт на земле Александры. Значит, моряки попали в западную часть Земли Франца-Иосифа. Их отнесло льдом на запад, и они рисковали погибнуть в море между Свальбардом и Землей Франца-Иосифа.

Решили пойти на юго-восток к мысу Флора, где надеялись найти пристанище и запасы пищи. Пришлось разделиться на две партии — половина поплыла на двух каяках вдоль берега, а другая пошла по леднику на лыжах до видневшегося впереди мыса. Там назначили остановку. Первый переход был удачен — сделали 35 *км*.

На другой день двинулись вперед. Часть матросов упала духом и проявляла полную апатию ко всему. К вечеру каяки подошли к месту намеченной остановки, а береговой партии не было. Прождали еще день — и опять бесполезно. Два матроса пошли их разыскивать, но через 7 часов вернулись, никого не найдя.

Только поздно вечером спустились с ледника 4 матроса и рассказали, что оставили пятого умирающим. После краткого отдыха Альбанов послал людей привезти погибающего матроса, но они утром вернулись и сказали, что он уже умер.

Дальше в каяках поплыли более слабые матросы, а 4 матроса пошли на лыжах. Стоянку назначили на мысе Гранта, за 25 *км*. Каяки пришли через 17 часов, борясь с противным ветром, и целый день поджидали береговую партию. Впереди уже виднелся мыс Флора. Прождали еще день, ходили на ледник, но никого не встретили. Решили дальше не ждать и спешить скорее к цели. С трудом перебрались на соседний остров и остановились на отдых. Здесь умер от цынги один матрос, давно хворавший. Вырыли ему могилу и похоронили.

21 июля поплыли к мысу Флора, но часа через 1½ подул сильный ветер, и каяки понесло в море. Они потеряли из вида друг друга. Альбанов свой каяк вытащил на льдину и вывесил на ней флаг, чтобы увидели с другого каяка. Потом

легли спать вдвоем с матросом, засунув ноги один в малицу другого.

Проснулись от страшного треска и почувствовали, что летят в трещину. Малицы наполнились водой, и вытащить ноги из них оказалось трудно. Началось барахтанье в воде, и ясно представлялась бесславная гибель, о которой даже никто не узнает.

„Сознание возмущалось, протестовало против гибели, — пишет Альбанов в своем дневнике. — В этот момент мои ноги попали на ноги Кондрата, мы вытолкнули друг друга из мешка, сбросили малицы, а в следующее мгновение стояли на подводной подошве айсберга по грудь в воде. Кругом плавали малицы, сапоги, шапки и прочие предметы, которые мы поспешно ловили и швыряли на льдину. Малицы были так тяжелы от воды, что мы должны были поднимать каждую вдвоем, а одеяло так и утонуло. Мы стояли на льду в одних носках, и ноги почти потеряли чувствительность. Мы дрожали от холода и от волнения. Зуб на зуб не попадал. Еще стоя в воде, я напрасно ломал голову: что же теперь делать? Ведь мы замерзнем".

Вдруг полетел в воду каяк, и внезапно пришло решение. Побросали они все вещи в каяк, выжали одежду — и давай скорей грести. Гребли с возможной скоростью, чтобы согреться. Часов через шесть добрались до земли и принялись бегать по берегу, как сумасшедшие. Потом развели огонь, употребив сани на дрова, но согреться не удалось. Утром выглянуло солнце, ветер стих, но Альбанова знобило и голова была тяжелая, у Кондрата отморожены пальцы на ногах. Однако решили плыть на мыс Флора, до которого и добрались через 5 часов. Отрадно было вступить на землю, к которой шли три месяца.

Но вот беда — ноги не слушаются. Пришлось лечь на спину и дрыгать ногами, растирая их. После этого пошли на поиски дома Джексона.

Скоро показался бревенчатый дом с трубой, а на берегу нашли большой промысловый норвежский бот в полном порядке и с веслами. У самого дома оказались большие ящики с провизией, потом нашлись консервы и самые разнообразные вещи, наполовину занесенные снегом. Пищи было довольно и самой разнообразной. Решено было устроиться на зимовку.

Но Альбанов не на шутку расхворался. Жар, бред и озноб не покидали его. Аппетита не было. Через неделю болезнь стала проходить, а 2 августа он увидел корабль, подходящий к мысу. Он узнал „Фоку" Седова и поплыл к нему на каяке.

Так кончились все испытания этого замечательно энергичного человека. Его записи в дневнике изображают редкий пример борьбы отважных людей со слепыми силами природы.

Команда Седова, несмотря на недостаток топлива, решила плыть к мысу Гранта, но никаких следов пропавших людей не удалось обнаружить. Точно так же пропали без вести и три матроса во втором каяке. Из всех ушедших с парохода „Анна" спаслись только двое.

А что же произошло с Брусиловым и оставшейся с ним частью команды?

Этого никто не знает. В 1915 г. были отправлены на поиски два судна, но они никаких следов не нашли.

Вероятно, шкуна Брусилова затонула во льдах, и все погибли.

Однако значение этой несчастной экспедиции для науки довольно значительно. Дрейф ее во льдах показал, что из Карского моря существует течение воды на север, потом оно заворачивает на запад выше Земли Франца-Иосифа. Все эти области были до того времени совсем неизвестны. Дрейф „Анны" показал, что никакой земли Петермана нет, Альбанов же доказал, что и земли Оскара нет, так как он должен был бы ее пересечь.

Выдающийся успех имела пятая экспедиция Б. А. Вилькицкого, которому удалось проплыть по северо-восточному проходу и открыть большую землю.

В распоряжении Вилькицкого были два большие ледокола — „Таймыр" и „Вайгач". Они вышли из Владивостока 23 июля 1913 г. и 20 августа прошли Берингов пролив. Здесь суда разделились. После, сойдясь у мыса Челюскина, встретили непроходимые льды.

Оба ледокола двинулись на север, а на другой день, 3 сентября, заметили низкую полосу неизвестной земли под 78°40′ с. ш. Оказался остров длиной до 30 *км* и шириной до 10 *км*. На острове поставили русский флаг и описали 45 *км* береговой полосы, нанеся ее на карту. С острова взяли образцы горных пород.

Дальше к северу пошел разбитый лед, и в нем встретили до 20 айсбергов. Часть их сидела на дне, другие плавали свободно. Один айсберг измерили; оказался в высоту 15 *м* над водой и раз в 7 больше под водой.

Вилькицкий недоумевал. Откуда могли взяться такие большие горы. Все большие острова с ледниками были далеко, и раньше никто тут не замечал ледяных гор.

Недоразумение рассеялось, когда на другой же день утром увидели очертания высокого берега нового большого остро-

ва. Вилькицкий водрузил на нем русский флаг, составил описание и взял образцы горных пород. Теперь острова называются Северной Землей и всесторонне обследованы.

По описанию Вилькицкого большой остров на северо-восточной стороне гористый, со многими ледниками, которые круто спускаются в море или ползут по отлогому берегу. Северная часть острова доходит до 81° с. ш. Обнаружили залив, забитый льдом. Стало понятным, откуда взялись айсберги и почему у мыса Челюскина скопляются льды. Айсберги оторвались от ледников большого острова, а льды забивают пролив между мысом и островом не более 70 *км* ширины. Раньше никто и не подозревал о существовании здесь большого острова.

Обрадованный открытием, Вилькицкий повернул к ледяному полю у мыса Челюскина и решил пробиваться на запад. Но это не удалось, так как битый лед в канале мешал всем движениям, а протолкнуть его было некуда.

Тогда решили вернуться на зимовку во Владивосток. Теперь удалось подойти к острову Беннета и забрать оставшиеся там коллекции барона Толля. Потом прошли мимо острова Врангеля, видели остров Жанетты и благополучно пришли домой 26 ноября. (См. карту на стр. 200.)

В 1914 г. Вилькицкий опять поплыл с ледоколами мимо острова Беннета, открыл новый островок вблизи от него и прошел благополучно до мыса Челюскина. Здесь опять льды загородили путь. Решили зимовать у берега с 94 человеками команды. Ледокол „Вайгач“ затонул во льдах, а Вилькицкий на „Таймыре“ летом прошел мимо страшного мыса Челюскина и 17 сентября 1915 г. прибыл в Архангельск.

Это был второй случай плавания по всему северо-восточному проходу. Ни Норденшельду, ни Вилькицкому не удалось одолеть его в одно лето.

МИРНЫЙ ЗАВОЕВАТЕЛЬ ПОЛЮСОВ.

Роальд Амундсен. — Плавание северо-западным проходом. — На южном полюсе. — Плавание северо-восточным проходом. — Полет к полюсу на гидропланах. — Опасный спуск на лед. — Удачное возвращение.

Самый знаменитый из всех полярных путешественников XX в. Роальд Амундсен родился в Норвегии в 1872 г. Первое путешествие он совершил в 1898 г. штурманом на корабле „Бельгия". 15 месяцев „Бельгия" была затерта в южных полярных льдах. Пришлось провести во льдах целую полярную зиму, полную опасностей и тревог. Когда летом льды не выпускали судна из своих объятий, команда решила пробиваться при помощи динамита и топоров. Пробили длнный канал во льду, но вдруг ударил сильный мороз и заковал канал крепким льдом. Всем грозила гибель от голода, но случилась буря, разломавшая лед.

На молодого моряка все ужасы плавания подействовали самым неожиданным образом. Амудсен полюбил суровую полярную природу и всю свою жизнь отдал на полярные путешествия и исследования.

В июле 1903 г. он отправился на своем моторном паруснике „Йоа" в 48 *т* отыскивать северо-западный проход. Пройдя полуостров Боотия, Амундсен остановился на зимовку на острове Вильгельма, где погибла большая часть экипажа Франклина. Зима была очень холодная, морозы доходили до 62°. Весной он посетил полуостров Боотия и отыскал магнитный полюс, южнее открытого Джемсом Россом. Потом, продвинувшись на запад, вновь зимовал на Земле Виктории. Осенью 1905 г. удалось пройти проливом между материком Америки и Землей Виктории и дойти дальше устья р. Мекензи. Здесь

пришлось вновь зимовать, и только в 1906 г. смелый мореплаватель прибыл на Аляску в г. Ном. Огромные толпы американцев встретили его криками ура, подняли на руки и донесли до приготовленного места. (См. карту на стр. 200.)

Да и как им было не радоваться!

Молодому норвежцу удалось то, что никому еще не удавалось. Он проплыл на судне из Европы в Америку по недоступному северо-западному проходу.

В то время англичане уже бросили все поиски удобного плавания мимо северных берегов Америки. Внимание их было обращено на южные полярные страны, где удалось сделать важные открытия. Английские исследователи Шекльтон и Скотт сделали попытки дойти до южного полюса.

Узнав, что Скотт отправился во второе путешествие к южному полюсу, Амундсен покупает знаменитый корабль Нансена „Фрам", снаряжает его в долг и пускается на открытие южного полюса. Он пробился удачно сквозь подвижные льды и подошел к Китовой бухте в материковом льду, откуда до полюса было не более 1400 *км*. Здесь Амундсен и 4 спутника перезимовали в выстроенном доме, а „Фрам" ушел, сложив припасов 30 *т*. Весной 1911 г. пошли к полюсу с 52 собаками. Это путешествие полно героизма и неимоверных лишений. Пришлось пересечь гористую местность с отдельными вершинами до 5 *км* при страшных морозах и метелях, рискуя провалиться в трещины ледников.

Но ничто не остановило отважных норвежцев, привыкших к холоду и невзгодам. 15 декабря 1911 г. норвежский флаг красовался на самом полюсе. Амундсен старательно исследовал местность, чтобы не сделать ошибки. Через месяц дошел до полюса с другой стороны и Скотт. Он с удивлением и огорчением увидел, что его опередил норвежец.

На обратном пути вся экспедиция Скотта погибла от изнурения и голода, не дойдя нескольких километров до своего склада провизии.

Амундсену и на этот раз повезло. Он благополучно спустился с возвышенности, не потеряв никого из спутников, и дошел до „Фрама", прибывшего в Китовую бухту.

Возвращение домой было сплошным торжеством. Всюду устраивались самые восторженные встречи. Родина чествовала своих героев праздниками и пирами. Правительство покрыло все долги по путешествию, а одна американская газета заплатила Амундсену 500 тыс. руб. за право первого опубликования его отчетов.

Неугомонный исследователь, едва отдохнув, собирается вновь в плавание. Теперь он мечтает обследовать никому не-

известную область от Берингова пролива к северному полюсу. На картах тут значится огромное белое пятно.

Начавшаяся в 1914 г. мировая война расстроила поездку. Амундсен поступил добровольцем в армию и очутился на английском фронте. Здесь он познакомился и подружился с американским авиатором Эльсвортом. Это был младший сын богача, „короля угля", большой любитель приключений и путешествий. Инженер по образованию, он исколесил дикие места Канады и Аляски в изысканиях новых путей для железных дорог, в поисках золота, в погоне за бизонами. Он увлекался авиацией и выражал горячее желание лететь к полюсу на аэроплане.

Сначала Амундсен хотел использовать аэроплан для полетов с корабля вместо путешествия на санях. 24 июня 1918 г. он вышел из гавани Осло на крепкой моторной яхте „Моод" с „фарманом" на борту. Предполагалось повторить путь „Фрама". Однако льды у мыса Челюскина не пустили судна, и пришлось зимовать. В сентябре следующего года удалось обогнуть страшный мыс и продвинуться до Новосибирских островов. Направились к острову Жанетты и вошли во льды, но вместо севера судно относило к югу. Поэтому вернулись к берегу Сибири и зимовали в Чаунской губе. „Фарман" не удалось использовать для полета.

6 июля 1920 г. „Моод" освободилась от льдов и пошла в Ном на Аляске для починок, а затем вновь направилась на север, чтобы войти в лед севернее острова Врангеля. Однако льды загородили путь у самого выхода из Берингова пролива.

Экспедиция была неудачна. Вернувшись в Америку в 1921 г., Амундсен узнал, что появился в Америке усовершенствованный аэроплан Юнкерса из дуралюминия. На нем можно лететь 27 часов без остановки, причем ни солнце, ни холод, ни дождь, ни снег ему не вредят. Однако опыт с полетом Юнкерса не удался, и не было совершенно средств на новые опыты.

„Но я не сдавался,— пишет Амундсен. — В 50 лет считаешь недолгие годы и месяцы, которые остались для работы, пока кровь еще кипит и сердце рвется вперед".

Однажды зазвонил телефон, и раздался голос: — Вы капитан Амундсен? — Да, он самый. — Хорошо. Я — Линкольн Эльсворт.

Так завязалась связь со старым знакомым. Амундсен получает в дар 85 тыс. долларов и немедленно переводит их по телеграфу своему другу и помощнику Рисер-Ларсену с просьбой заказать два аэроплана.

Рисер-Ларсен — лейтенант флота и замечательный летчик. Он обладает крепким здоровьем, огромной силой и ростом.

Помощниками у него были летчики Дитриксен и Омдаль. Все они участвовали в прежних путешествиях Амундсена и готовы были всегда поехать вновь.

Целью полета было проникнуть от о. Шпицбергена к полюсу и выяснить, есть ли в этой обширной области какие-либо земли или одно море. Имелось в виду произвести ряд наблюдений над погодой, над состоянием льдов, определить глубину моря и пр. Большое значение Амундсен придавал накоплению опыта для будущих перелетов через Полярное море. Уже тогда у него зрел обширный план перелететь от Шпицбергена до Аляски.

Для полета выбрали два гидроплана итальянской фирмы Дорнье-Валь № 24 и 25. Они имели вид лодки из дуралюминия длиной 16,5 *м*, шириной 2,4 *м*. С боков лодка имела широкие опоры (камбалы) для устойчивости на волнах. Непроницаемые перегородки делили лодку на пять отсеков. Крыло гидроплана имело размах 22,5 *м* при ширине 5 *м*. Крыло прочно соединялось с лодкой стальными стойками и тяжами. На крыле находились один за другим два мотора лучшей в мире английской фабрики Роллс-Ройса по 360 сил каждый. Высота всего аппарата была 5 *м*, а вес 3200 *кг*. На аппаратах имелись радиостанции. Обе фабрики внесли новые улучшения, отпустили с избытком запасных частей и послали специалистов для сборки машин на месте полета.

Дитрихсен и Рисер-Ларсен ездили в Италию на фабрику и в пробных полетах выяснили прекрасные качества гидропланов. Оставалось их только переправить на Шпицберген.

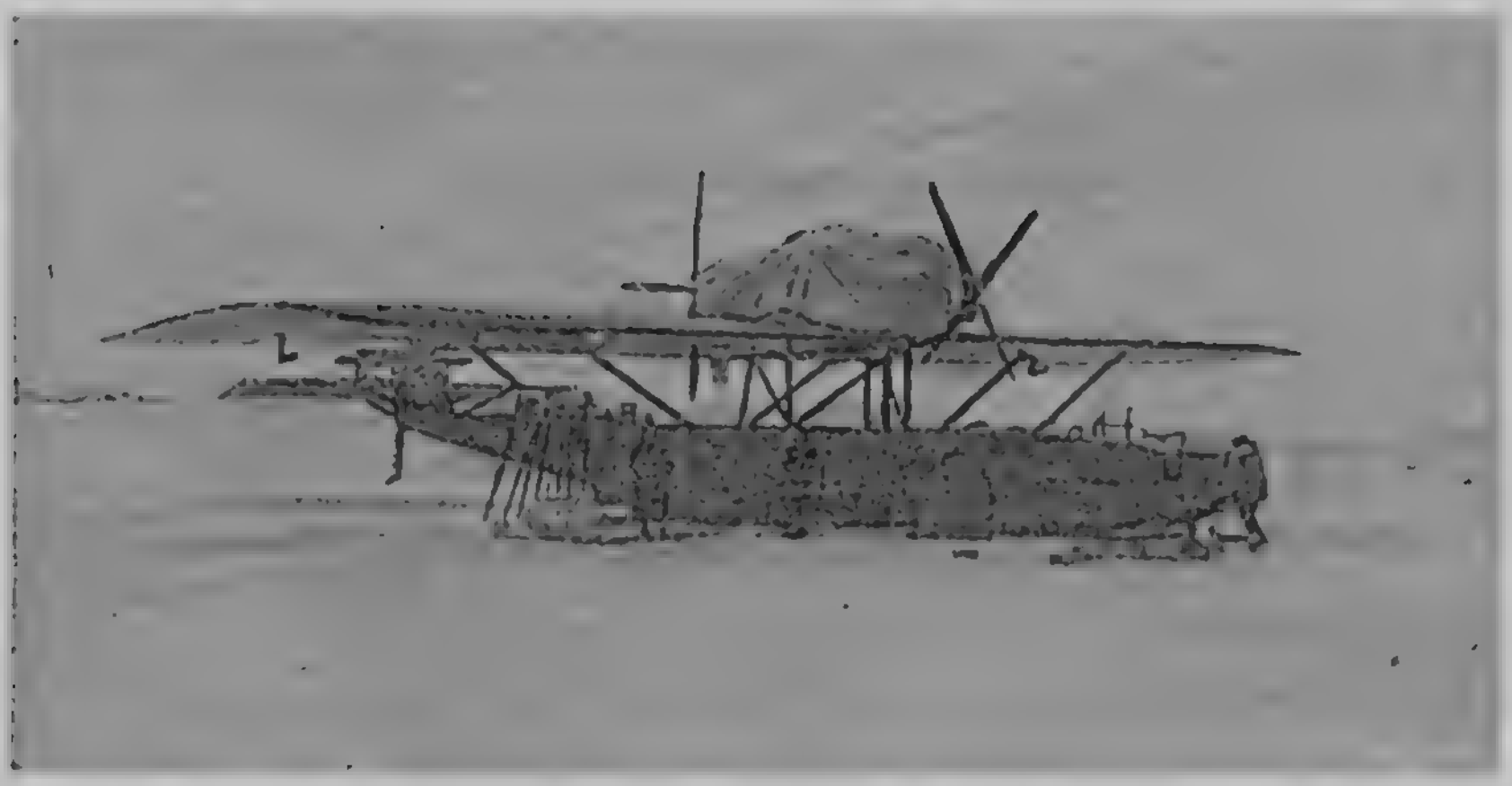
Но это было нелегко. Громадные ящики не проходили в отверстия корабельных трюмов, а везти их по океану на палубе было рискованно. Нашлось одно судно желательных размеров и доставило все ящики в целости в Норвегию, а потом другое судно перевезло их на Шпицберген с большими затруднениями. Амундсен очень волновался, как бы не погибли в бурю какие-либо части аэропланов, без которых будет невозможен полет.

Однако судно доставило все в исправности.

На следующий же день приступили к разгрузке ящиков.

Началась дружная и спешная работа по сборке гидропланов и подготовке полета. Люди работали без передышки и мало спали.

Два молодых метеоролога днем и ночью наблюдали за погодой, сносились со всеми станциями по радио, составляли метеорологические карты. По мнению Амундсена, никакая воздушная экспедиция не может обойтись без предугадывания погоды.



Гидроплан Амундсена на льду.

Большое внимание отвели укладке провизии и разных нужных вещей на случай крушения. Аппараты могли поднять груз в 2600 *кг*. Поэтому нельзя было брать много провизии и лишних вещей.

Решено было взять пищи на месяц — по 1 *кг* в день на человека. Пищу выбрали самую легкую и питательную — 400 *г* пеммикана, 300 *г* шоколада, по 100 *г* галет, сухого молока и солодового молока в 6 таблетках.

На каждого брали вещевой мешок, в который входили перемена белья (фуфайка, штаны, чулки, толстые носки), дневник и компас, спички в непромокаемом мешке и огниво, нитки и иголки, чашка и ложка, снежные очки, трубка и табак, веревка и парусиновые рукавицы.

Кроме того каждый получил финский нож, пару лыж с палками, лыжные сапоги и еще сапоги по выбору, лямку, спальный меховой мешок.

В каждый аппарат положили по складной лодке из брезента, сани, палатку, аптечку, примус, 30 *л* керосина, спиртовку, запасные ремни и веревки, по 2 ружья с патронами и по пистолету Кольта, котелок, запасные части моторов и инструменты, научные приборы и пр.

Все казалось нужным на случай несчастья. При благоприятной погоде самолеты могли вернуться с полюса на другой день. Но Амундсен был осторожен и не доверялся погоде. Надо было предвидеть самое худшее — гибель машин и путешествие по льду на санях до твердой земли.

22 мая была чудная погода. Метеорологи заявили, что лучшей погоды нельзя ожидать. Амундсен назначил отлет в 4 часа

дня. К этому времени все было готово. Собралась большая толпа народа проводить смельчаков в неизвестный путь.

На каждом гидроплане летело по три человека. № 25 вел летчик Рисер-Ларсен; механиком, наблюдающим за моторами, был Фойхт и наблюдателем-исследователем — Амундсен. На гидроплане № 24 летчиком был Дитрихсен, механиком — Омдаль и наблюдателем — Эльсворт.

Летчики и наблюдатели были одеты в толстое шерстяное белье и меховую одежду. На ногах тонкие чулки и валенки, на них брезентовые сапоги, набитые осокой. На руках у пилотов были толстые кожаные рукавицы. Механики оделись легче, чтобы свободней двигаться.

К 5 часам моторы разогрелись, и отдается команда к подъему. Быстро заработал мотор, завертелся пропеллер, и № 25 двинулся по льду залива. Быстрей работает мотор, пропеллер делает 1800 оборотов в минуту, самолет бешено несется по льду, выдавливает воду водопадом. Машина развивает скорость до 2000 оборотов в минуту. Летчик спокойно управляет рулем и вдруг резким рывком поднимает аппарат на воздух.

Бурный крик восторга вырывается у провожающей толпы.

Настает очередь поднятия другого самолета, № 24. Машину поворачивают на 90°, чтобы вывести на место. Толпа готова помочь и круто заворачивает хвост. Вдруг Дитрихсен услыхал треск и понял, что ряд заклепок в днище лопнул. В лодке образовалась щель.

„Теперь или никогда“, — решил отважный летчик и пустил машину по льду с возможной скоростью. Он знал, что откладывание полета до починки лодки вызовет у всех большое уныние, и решил лететь с худым дном, подвергая себя огромному риску при спуске на воду.

Подъем удался, и обе машины, соединившись, быстро понеслись на север со скоростью в 150 *км* в час.

Скоро пролетели северные острова Свальбарда и попали в полосу густого тумана. Амундсен пишет так:

„Через час полета мы находились над Амстердамскими островами. Но здесь нас встречает неприятный дядя — туман, густой, как каша. Сперва он шел на нас клочьями с северо-востока, сырой и холодный, затем гуще и гуще. Тем временем пилот взял руль высоты, и мы полетели над шерстяным одеялом. Здесь я увидал самое оригинальное оптическое явление, какое мне когда-либо приходилось наблюдать. В стороне от нас в тумане я увидел полное отражение нашей машины, окруженной ореолом из всех цветов радуги. Зрелище изумительно красивое и своеобразное!“

Два часа летели над туманом. Временами он разрывался, и видно было море с мелкими льдинами и открытой водой. Так продолжалось до 82° с. ш. Прочное судно с хорошим сильным мотором, по мнению Амундсена, может легко пробиваться через такой лед.

После 8 час. вечера туман внезапно исчез, и открылась огромная сверкающая поверхность сплошного льда (пака). Но удобного места для спуска не было. Повсюду лед делился на множество участков, разделенных заборами из ледяных глыб.

— Такой однообразной местности я никогда еще не видал, — говорит Амундсен. — Не на чем отдохнуть глазу!

В 1 ч. 15 м. утра заметили озеро воды с узкими расходящимися рукавами. Надо было определить положение и решить, что делать дальше, потому что половину бензина уже израсходовали. Решили спуститься на воду.

Начали спускаться, описывая круги и выбирая место для спуска. Вдруг в заднем моторе начались перебои, а с одним мотором перегруженная машина не могла долго держаться в воздухе.

Значит, выбора не было. Надо спускаться немедленно.

Искусный летчик с обычным хладнокровием и легкостью направляет самолет в один из узких рукавов и садится в мелкий лед. Машина несется среди льда, замедляющего скорость. Но по бокам громоздятся ледяные холмы, и надо умело лавировать, чтобы не задеть за них крыльями. Иначе прощай гидроплан, и люди обрекаются на гибель.

Приходилось переживать жуткие минуты.

Машина проносится мимо тороса справа и мчится к другому торосу слева. „Убережемся ли от него?“ — думают все. Но пилот совершенно спокоен и непоколебим.

Амундсен пишет:

„Если я скажу, что мы миновали торос № 2 всего лишь на миллиметр, в этом не будет преувеличения. Каждое мгновение я ждал, что левое крыло разлетится вдребезги“.

Но скорость бега быстро убывала в мелком льду, и машина остановилась перед новым торосом, едва не касаясь его. Чуть быстрее, и она разворотила бы себе нос.

Люди вышли и осмотрелись. Рукав, несомненно, был опасен. Он мог быстро сомкнуться и раздавить самолет, как орех. Надо было скорее вытащить его на твердый лед.

Но как это сделать?

Пробовали общими усилиями повернуть гидроплан носом в другую сторону. Но лед приставал и мешал работе. Сколько ни старались, а пришлось бросить. Не помогла и громадная сила Рисер-Ларсена.

В то же время определили географическое положение места. Оказалось — 87° 43′ с. ш. и — 10° 20′ з. д. (от Гринвича). Значит, ветер отнес машины к западу во время тумана.

Тогда решили отдохнуть и поесть. Было 8 час. утра. Разместились в отделениях самолета на житье и в самой просторной части устроили столовую. Несколько маленьких бензиновых грелок быстро нагревали помещение. Они не дают пламени, а только излучают теплоту и поэтому совершенно безопасны в пожарном отношении.

В 10 часов утра опять принялись за работу. Теперь решили снести торос и вытащить машину на лед, не поворачивая.

Но легко сказать — снести, а чем?

Тяжелых железных орудий не было. В дело пошли финские ножи, длинный нож Амундсена, якорь и две деревянные лопаты. Сначала по неопытности работа шла медленно, но люди вложили в нее всю свою огромную волю и напряжение. Торос удалось одолеть. Потом научились разделываться с торосами чрезвычайно быстро.

Во время работы часто осматривали местность в поисках № 24. Но все было пустынно и однообразно.

На другой день решили приготовиться к походу до Земли Гранта, если лед раздавит аппарат. Паек сразу урезали до 300 *г* в день, что не могло не отразиться и на работе и на здоровье. Но надо было соблюдать осторожность. Голодная смерть — самый худший враг.

23 мая заметили машину № 24 и вошли в связь с Дитрихсеном. Он сообщил сигналами, что у него в машине течь, но спуск был удачен и он надеется справиться.

25 мая удалось, наконец, втащить часть машины на скат льда. Теперь ей не грозила сразу гибель, но положение все же оставалось опасным. Было ясно, что трое не справятся с труднейшей задачей — подготовить площадку для подъема. Отрывать же товарищей от № 24 Амундсен не хотел.

Какова же была его радость, когда он увидел в 3 часа дня 26 мая, что товарищи с № 24 двинулись в путь, взвалив на себя большие ноши. За это время льды значительно сблизились с 8 *км* до того, что через 20 минут пути все были в 200 *м* от машины № 25. Но здесь-то и ждало их большое несчастье. Перед ними была небольшая полоса воды с краями, затянутыми молодым льдом. Люди шли по этому льду, а Рисер-Ларсен сел в брезентовую лодку, чтобы перевезти товарищей через открытую воду.

Вдруг раздался страшный крик, за ним ряд отчаянных воплей, один ужаснее другого. За торосами не было видно, что произошло. Но, несомненно, кто-то тонул.

Провалился Дитрихсен со своей ношей в 40 *кг*. Он ушел по горло в воду и громко закричал. Омдаль шел впереди, оглянулся на крик и тоже погрузился в воду со своей ношей. Оба они барахтались в воде, цепляясь за края льда, а течение воды подтягивало под лед. Лыжи удалось сбросить с ног, так как пятки не были привязаны. Спасательные пояса поддерживали на воде. Но освободить руки для снятия тюков было невозможно, а с ношей вылезти на лед без помощи других нечего было и думать.

Но тут подоспел Эльсворт. Он приблизился ползком и протянул лыжу Дитрихсену. С помощью ее он добрался до твердого льда и освободился от мешка, а потом вылез и сам.

Потом они оба бросились к Омдалю, который уже ослабел и еле держался. Удалось перерезать ремни мешка, освободить от ноши и вытащить на лед. Он уже не мог стоять на ногах.

Оба спаслись, благодаря присутствию духа и проворству Эльсворта. Он вполне заслуженно потом получил золотую медаль за спасение погибающих.

Трудно описать радость Амундсена, когда все трое появились перед ним живы и невредимы. Глоток чистого спирта, смена белья и горячий шоколад восстановили силы, и холодная ванна прошла без всяких последствий.

Машину № 24 пришлось оставить во льдах, так как испортился мотор и не удалось его починить. Кроме того, лодка наполнилась водой и откачка помпой не помогала.

Теперь, когда все были вместе, работа пошла дружнее. С песнями, смехом и шутками вытащили машину совсем на лед и перевезли на большую льдину, казавшуюся особенно прочной. Пришлось срыть ряд торосов и засыпать снегом две трещины по 2 *м* ширины.

Утвердившись на новом месте в сравнительной безопасности, приступили к измерению глубины океана по звуковому способу.

Сделали так. В трещину опустили микрофон на глубину 4 *м*. Его соединили проводом с головным микрофоном наблюдателя. Через 25 *м* от наблюдателя опустили в воду небольшой заряд взрывчатого вещества в 10 *г* тринола. Заряд имел запальный патрон с гремучей ртутью. Его взорвали электрической искрой. Наблюдатель пустил в ход секундомер, как только услышал взрыв, и остановил, как только донеслось эхо со дна океана.

Произведенные два измерения показали по 5 секунд. А так как скорость звука в воде равна 1500 *м* в секунду, то в 5 секунд звук прошел до дна и обратно 7500 *м*. Отсюда следует,

что глубина в этом месте равна 3750 *м*. Измерение Пири лотом близ полюса показало, что на глубине 2750 *м* не достали дна. Измерения Нансена установили глубины от 3300 *м* до 3900 *м*. Такое глубокое опускание дна близ полюса вполне подтверждает выводы Пири и Амундсена, что никакой земли в этой части океана нет.

Между тем лед сжался настолько, что до машины № 24 было не больше километра. Решили перенести две бочки бензина и оставшийся провиант, что и удалось выполнить с большим трудом.

На другой день приготовились к отлету назад. Молодой лед был достаточно крепок. Накануне его выровняли, сбив торчащие стоймя вмерзшие льдины, трещины завалили снегом, устроили пологий скат со стороны льдины на молодой лед.

После полудня разогрели моторы и пустились сначала по глубокому снегу на старой льдине. Четыре человека помогали моторам тащить самолет. Это была каторжная работа, по выражению Амундсена. К тому же свежий лед не выдержал, машина давила и колола его. Достигнув конца дорожки в 500 *м*, повернули машину и хотели подняться по проложенному следу. Но вдруг туман накрыл всю местность, как пеленой. Пришлось пойти спать, оставив на дежурстве механика Фойхта.

Он занимался тем, что водил по воде гидроплан взад и вперед, чтобы не произошло смерзания стенок со льдом. Остальные все заснули. Но не прошло и часа, как раздался страшный крик Рисер-Ларсена:

— Вылезайте все! Лед смерзается!

Быстро одевшись и выскочив из кабин, люди увидели, что проход закрылся и машина была в тисках. Кругом все трещало и ломалось. Давление на самолет было очень сильно, и гибель казалась неизбежной.

Рисер-Ларсен прыгал по льду, как разъяренный тигр, и ломал его своей тяжестью. Омдаль схватил тяжелый штатив от киноаппарата и колотил им лед. Другие бросились поворачивать машину, чтобы освободить бока от сдавливания. На всякий случай вытащили из машины на лед провизию и снаряжение. Победа осталась за людьми, хотя и пережили немало тревог. Отдохнув принялись за устройство новой площадки по направлению к машине № 24. Провозились немало и пробовали подняться, но опять ничего не вышло — лед ломался по всему пути.

Тогда попробовали подняться из открытой полыньи в 400 *м* длины. Но и эта попытка не удалась.

Пришлось удлинить путь до 700 *м*, проложив 300 *м* в молодом льду. Работали целый день с 2 часов утра. Вечером сгустился туман, потом началась подвижка льда, а ночью все кругом свистело и завывало. На гидроплан опять полезли льды, опять пришлось их сокрушать чем попало.

Но полынья сомкнулась, дорожка была исковеркана, старый лед с огромным торосом, похожим на сфинкс, до 10 *м* высоты, совсем близко подошел к гидроплану.

Решили опять поискать надежную старую льдину с длинной площадкой для подъема. Рисер-Ларсен с Омдалем пошли на поиски и скоро обнаружили удобное поле до 500 *м* длины. Веселые и довольные, вернулись они назад с песней.

Но дорога к льдине была длинна и трудна. Нужно было провести аппарат через новый лед и вырубить пологий подъем к старому льду, потом сравнять на пути два огромных тороса, завалить трещину в 3 *м* ширины. Через 200 *м* шла опять трещина, а по краям — два тороса в 5 *м* ширины с сугробами снега.

Утром 6 июня приступили к этой гигантской работе с песнями и шутками. Амундсен признается, что не раз положение ему казалось безнадежным, немыслимым.

„Славные, славные ребята, — говорил он. — Они никогда не жаловались, но со смехом, шутками и песнями брались за самое безнадежное дело".

Уставшие, в 7 часов вечера все возвращались с работы и замерли в ужасе, увидав аппарат. Старый лед наседал на него, и торос-„сфинкс" был в нескольких метрах.

Скорей опять за работу! С неимоверными усилиями, вызванными страхом потерять драгоценную машину, удалось повернуть ее на 180° и оттащить от „сфинкса". На другой день он стоял как раз на месте, где была машина. Ясно, что она была бы раздавлена.

Но машина была уже далеко. Ее удалось протащить до первых торосов, потом прошли до вторых торосов и, наконец, перетащились на большую льдину.

Однако испытания только начинались. 8 июня, как и накануне, была оттепель. Все время моросило. Снег на старой льдине лежал почти в метр толщины. В этом мокром снегу пришлось поворачивать машину, дошедшую до конца площадки. Но как ее повернуть? На снегу не повернешь, надо дорываться до твердого льда. Началась изнурительная работа, а пайки были сокращены до 250 *г*. Люди обессилели, исхудали.

Однако прорыли круглую площадку с диаметром в 15 *м*. Но машина не двигалась, ребра дна врезались в лед и мешали вращению. Как тут быть?

Догадались подсунуть лыжу. Но чтобы подсунуть ее, надо поднять $4^1/_2$ *т*. И вот пятеро понатужились и приподняли хвост. Лыжа была подсунута, и машина повернута. Потом выровняли площадку, испытали и... бросили. В работе провели почти без перерыва сутки — с 4 часов утра до 4 часов утра следующего дня, 9 июня.

В этот день лежал густой туман и моросил дождь. Обессилевшие люди отдыхали весь день. Рисер-Ларсен отыскал новую площадку для подъема. На другой день со свежими силами принялись за подготовку ее.

Нужно было очистить от мокрого снега дорожку в 500 *м* длины, 12 *м* ширины и около 1 *м* глубины, а снег отбрасывать дальше на 6 *м* в стороны — задача явно непосильная.

Однако все принялись дружно за работу, но, проработав целый день, страшно устали. Только силачи-великаны работали своими большими лопатами с одинаковым успехом.

11 июня опять с жаром принялись за работу, но скоро почувствовали, что выбились из сил.

„Лопаты поднимались все медленнее и медленнее, — пишет Амундсен. — Минуты отдыха становились все длиннее и длиннее".

Наконец, работа остановилась, и все признали, что задача невыполнима.

И тут сделано было неожиданно целое открытие.

— Смотрите-ка сюда! — внезапно закричал Омдаль. — Вот что мы можем делать вместо того, чтобы рыть лопатами.

Он показал на место, которое стало совершенно твердым от его топтания на нем.

Идея превосходная!

После обеда все стали утаптывать дорожку с большим старанием. При первом же морозе должен получиться достаточно прочный наст, который выдержит тяжесть гидроплана.

14 июня работа была закончена, жалкие инструменты спрятаны. Шутка сказать — за все время сидения на льдах пришлось им убрать до 500 *т* льда и снега.

Попробовали подниматься два раза и оба раза неудачно. Снег был еще недостаточно тверд, и тяжелая машина зарывалась в него. Решили выбросить часть вещей, всего до 1900 *кг*.

15 июня утром решили подняться во что бы то ни стало. Дорожка была с препятствиями, но их благополучно миновали и поднялись на воздух. Все вздохнули с облегчением. Кончились все испытания, тяжелые, нечеловеческие усилия подняться. Они летят к земле, через 8 часов ноги их вступят на берег. А вдруг несчастье? Что будет, если один мотор откажется работать? Опять спуск на лед, опять гигантские работы.

Гидроплан Амундсена у берега.

А может быть и хуже — машина испортится, и придется пешком пробираться к земле. Это равносильно смерти, потому что почти все необходимое для путешествия на санях было брошено. Однако ничего не случилось опасного.

Курс определили по магнитному и солнечному компасам, прямо к северным берегам Шпицбергена. Во время тумана поднялись на высоту до 200 *м*, а через час погода прояснилась. Всюду был лед, испещренный торосами.

На 82° с. ш. опять начался туман. Пробовали лететь ниже его, над самыми торосами, но потом пришлось подняться выше тумана, а когда он рассеялся, увидали высокую сверкающую горную вершину.

Это был Шпицберген. (См. карту, стр. 200.)

Взяли немного к западу в открытое море, потому что обнаружились признаки непослушания рулей. Через 10 минут рулевые провода заело, и пришлось спускаться. На море было большое волнение. Волны перекатывались через гидроплан, и Рисер-Ларсен в открытой кабине промок до костей. Но он спокойно лавировал между волнами, не давая им трепать машину.

Через час после спуска удалось войти в бухту, где и причалили к береговому льду. Люди вышли на берег и радостно приветствовали землю, прыгая по камням, как дети.

Расположились на берегу готовить ужин.

— Смотрите: судно! — вдруг вскричал Рисер-Ларсен.

Все увидели вдали небольшое рыбачье судно, которое быстро мчалось, не замечая гидроплана.

В один миг вернулись люди на машину, и она со свистом помчалась за судном. Через несколько минут отважные норвежцы оказались на родном судне „Морская жизнь“, которое и доставило их в Кингс-Бей.

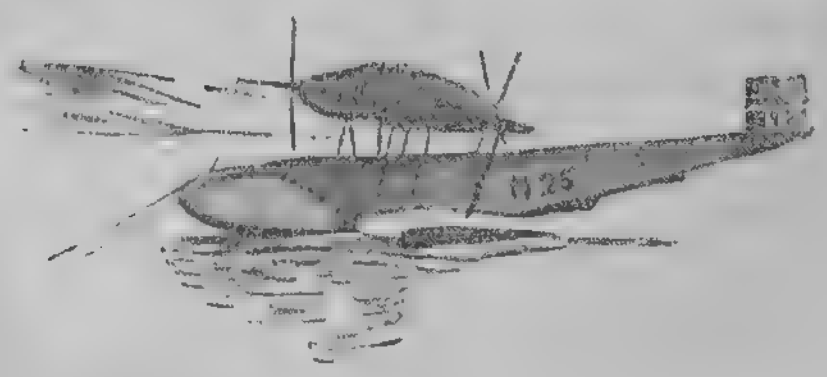
Смелая попытка полета к полюсу была закончена. Не дошли до него не более 150 *км*, но это было первое далекое полярное путешествие по воздуху, окончившееся благополучно. Оно проложило путь для всех других путешествий. Оно доказало, что близ полюса глубокий океан, покрытый передвигающимся льдом, крайне неровным, с трещинами и торосами. Метеорологические наблюдения имели большую ценность. На месте спуска заметили морского зайца и летящих птиц.

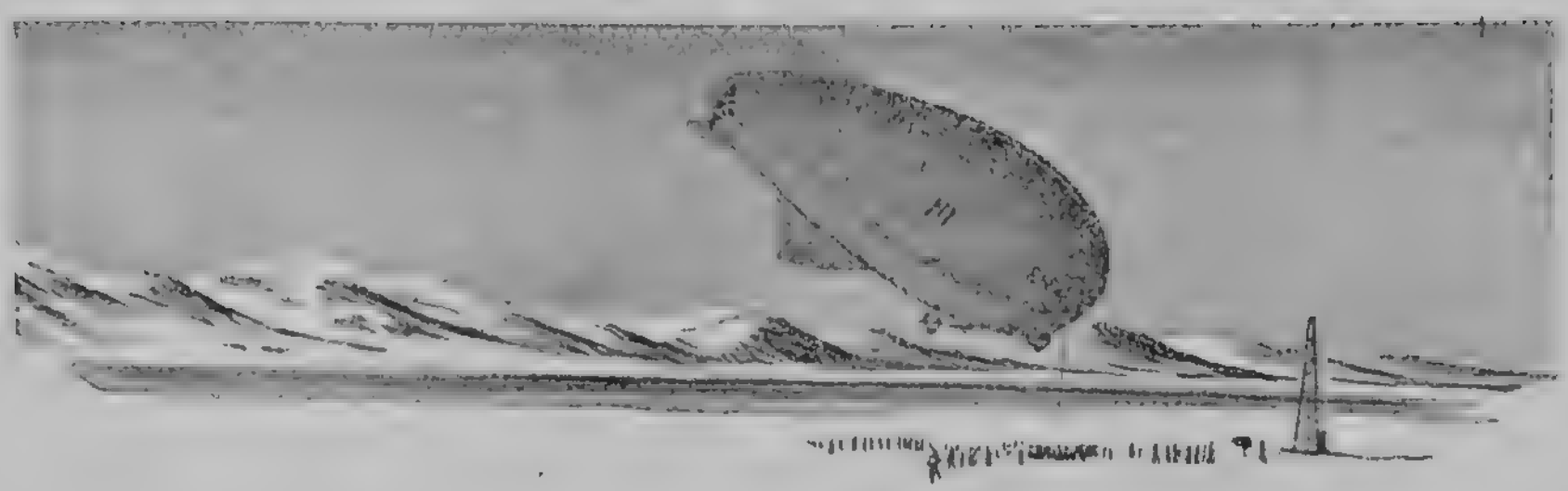
А в Кингс-Бее уже давно поджидали Амундсена и очень беспокоились. Предполагалось, что возвращение последует на другой день, но прошло уже 26 дней. Многие считали, что экспедиция погибла.

Норвежское правительство отправило в Кингс-Бей на поиски военный крейсер „Хеймдаль“ и два военных гидроплана.

Появление Амундсена со спутниками вызвало всеобщее ликование и восторги. Люди смеялись, плакали, ощупывали, спрашивали: „Неужели это вы?“

Возвращение на родину было сплошным триумфом. Всюду суда украшались флагами, на берегу толпились массы празднично одетых людей, махавших флагами, кричавших „ура“. Многочисленные лодки с рыбаками, моторные суда с нарядными людьми окружили судно с Амундсеном. Норвежцы восторженно чествовали своего национального героя. Но самый торжественный прием был устроен в столице. Амундсен и его товарищи прилетели туда на гидроплане. Их встретили многотысячные толпы нарядных ликующих людей, устроено было триумфальное шествие во дворец, пошли пиры, собрания, доклады. А неугомонный исследователь обдумывал уже новый план среди грома оваций. Теперь он считал возможным осуществить свое давнишнее желание — перелететь на дирижабле через Северное полярное море. На этот перелет требуются огромные средства, о которых он раньше не мог и мечтать. Теперь он уже надеялся осуществить свою мечту.





ЧЕРЕЗ ПОЛЮС ПО ВОЗДУХУ ИЗ ЕВРОПЫ В АМЕРИКУ.

Попытки воздушных перелетов из Европы в Америку через полюс. — Брунс, Вилькинс и Берд. — Полет Берда на полюс на аэроплане. — Подготовка перелета Амундсена на дирижабле. Дирижабль „Норвегия". — Перелет „Норвегии" из Рима до Шпицбергена. — Вылет из Кингс-Бея. — Сбились с пути в тумане. — Буря и утомление команды. — Вынужденный спуск в Теллере. — Торжественные встречи.

В 1919 г. командир воздушного корабля Вальтер Брунс высказал мысль о возможности больших перелетов из Европы в Америку через полюс. Его записка послужила поводом к основанию Международного общества по изучению Арктики при помощи воздушного корабля „Аэроарктик". Председателем его до самой смерти был Нансен, а секретарем — Брунс. Теперь в общество входят 16 стран с 400 членами.

В марте 1925 г. в газетах появилось известие, что в Германии разрабатывается проект воздухоплавания между Фридрихсгафеном и Токио через полюс. Весь путь займет 5 дней вместо 5 недель современного плавания морем. Огромный воздушный корабль „Цеппелин", вполне приспособленный к полету в холодных странах, будет стоить около 6 миллионов рублей.

Так возникла новая идея воздушных перелетов через Северное полярное море. Она стала возможной только после удачных полетов на воздушных кораблях на большие расстояния.

Самое трудное в этих полетах — наладить промежуточные станции, где можно было бы возобновлять запасы бензина и газа и делать разные починки. Станции нельзя устраивать на

подвижном льду — для них нужна твердая земля. Вот почему отыскание новых островов близ полюса стало необходимым.

Больше всего в новых путях заинтересованы жители Канады и Северной Америки. После удачного полета Амундсена американцы немедленно устраивают две экспедиции для полета на полюс на аэропланах. Первоклассные летчики Вилькинс и Берд решились совершить эти полеты.

Вилькинс задумал лететь от Аляски с мыса Барроу, который далеко вдается в Ледовитый океан.

В один из пробных полетов произошла небольшая авария. Вилькинс упал, вывихнул руку и получил тяжкие ушибы. Полет пришлось отложить до его выздоровления, а когда он оправился, на полюсе уже побывали Берд и Амундсен.

Так и не вышло ничего из этой попытки.

Другой американский летчик Берд, наоборот, был очень удачлив. Он решил повторить попытку Амундсена и вылететь к полюсу из Кингс-Бея.

Ранней весной 1926 г. Берд привез в Кингс-Бей на большом пароходе два аэроплана. Один из них был гигантских размеров — „Фоккер“ с тремя моторами, вмещавший бензина на 2100 *км* пути. Для устройства подъема и разных ремонтных работ прибыли 42 человека инженеров и рабочих. Выгрузили массу запасных частей, построили мастерские и площадку для подъема. Работы шли днем и ночью. Средств не жалели. Средства были отпущены миллиардером Фордом, и аппарат был назван именем его внучки „Джозефина Форд“.

О цели полета Берд говорил так:

„Я желаю доказать, что аэропланы вполне применимы в полярных областях; затем я попытаюсь открыть новые земли, если только они существуют у полюса; и, наконец, я достигну полюса и спущу на него американский флаг“.

9 мая Берд с летчиком Беннетом вылетели из Кингс-Бея и вернулись через 17 часов, долетев до полюса и сбросив там флаг.

„Я сам удивлен успехом, — говорил он. — Не могу гордиться своими подвигами, потому что в сделанном мной не было геройства. Все обошлось удивительно легко и просто. Через два часа после вылета один мотор перестал действовать. Решили продолжать путь с двумя моторами.

Мы чувствовали себя не больше, чем булавочная головка, маленький островок жизни, затерянный в центре десяти тысяч квадратных миль полярной пустыни.

Мы долетели к полюсу в 9 часов утра. Под нами не видно земли. Насколько может видеть глаз, всюду простирается ледяное море, испещеренное трещинами, словно ло-

скутное одеяло. Мы облетели полюс три раза и установили местонахождение при помощи секстанта моего изобретения.

Теперь скорей назад, к Свальбарду!

В 16 ч. 34 м. мы прилетели в Кингс-Бей. Выпрыгнув из аэроплана, я очутился в объятиях Амундсена. У последнего были слезы на глазах. Он поздравил меня с великодушием, свойственным его благородному характеру.

Своим успехом я обязан прекрасной погоде и в известной степени счастью. С полночи и до возвращения солнце светило на безоблачном небе. Ни бури, ни сильного ветра. С нами был запас пищи на 45 дней, и бензина оставалось еще на 24 часа".

Через несколько дней Берд погрузил свои самолеты на пароход и отплыл обратно. Его всюду чествовали, как героя. Особенно большие торжества были в Лондоне и на родине его, в Америке.

Но многие рассматривают предприятие Берда как чисто спортивное дело, лишенное научного значения. Благодаря бешеной торопливости и рискуя погибнуть, он опередил Амундсена в открытии полюса всего на три дня. Но никаких научных наблюдений из-за спешности не удалось сделать.

Совсем иначе прошла экспедиция Амундсена, задуманная в широких размерах и выполненная блестящим образом.

Амундсен давно носился с широким планом перелета через Полярное море для обследования земель по ту и другую стороны полюса. Сам полюс его менее интересовал после открытия Пири. Но огромное белое пятно за полюсом по направлению к Аляске привлекало внимание. По предположению ученого Гарриса, там должна быть большая земля. Однако никому не удавалось ее отыскать. Капитан Свердруп, плававший на „Моод" три года во льдах, утверждал, что никакой земли там нет. Но все же надо было убедиться в этом непосредственным осмотром.

Амундсен считал, что для дальнего полета через полюс аэропланы не годятся. Нужен более мощный дирижабль с большим запасом бензина. Дирижабль легче воздуха, поэтому не упадет в случае порчи моторов. Всякие починки в них можно производить во время полета, аэроплан же необходимо опускать на лед при самых незначительных поломках. Во время тумана такой спуск грозит смертью. На дирижабле нет ни тряски, ни сильной тяги воздуха, поэтому удобно производить наблюдения над солнцем и вести корабль по установленному курсу. Затем с дирижабля удобно осматривать новые земли и наносить их на карту путем фото-

Совещание Амундсена с летчиками. (Амундсен сидит, Рисер-Ларсен показывает карандашом.)

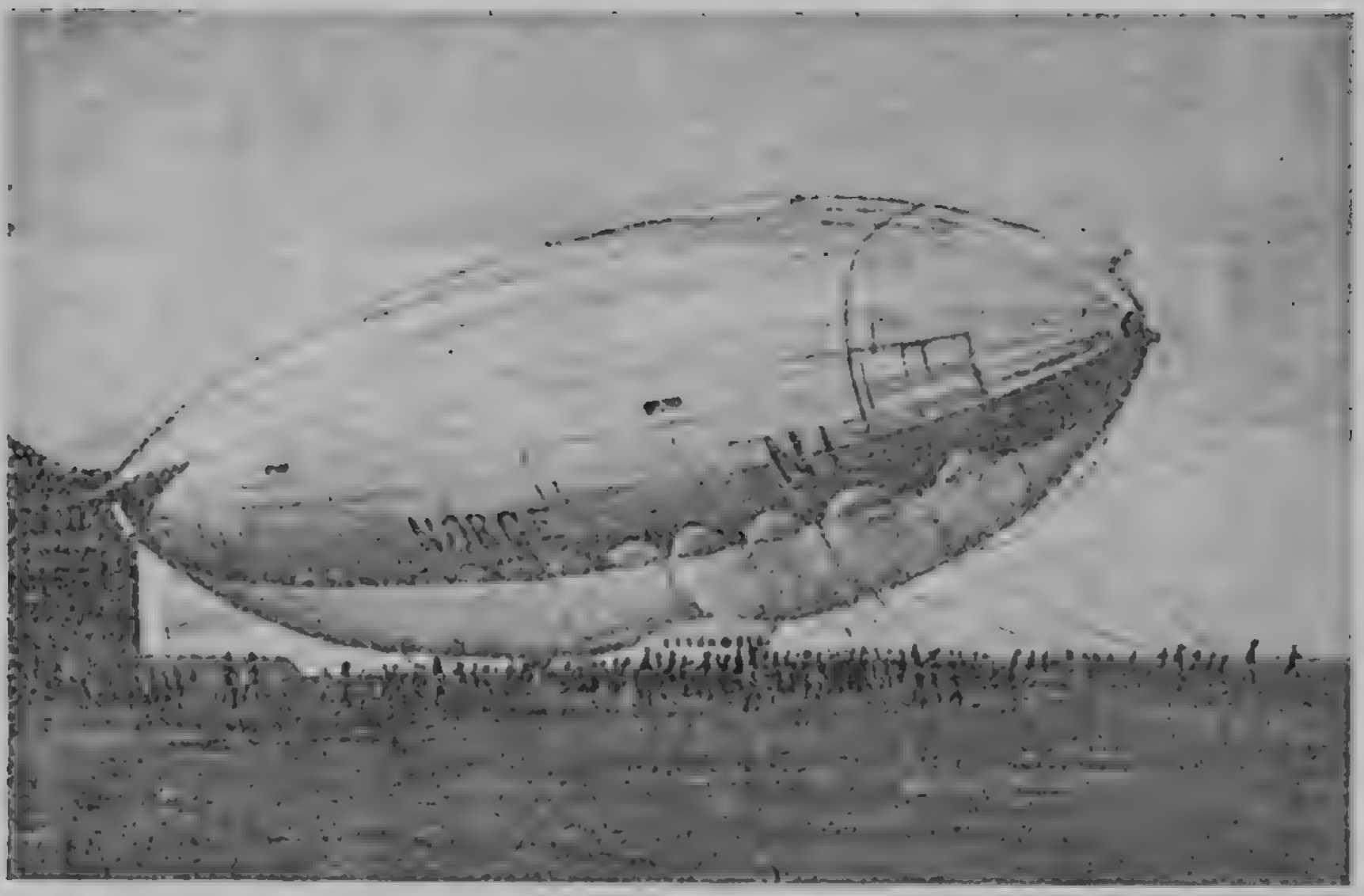
графирования. В этом случае дирижабль может совсем остановить свой полет, аэроплан же этого сделать не может.

Вот почему, как только Амундсен почувствовал, что в средствах недостатка не будет, он стал готовиться к новому полету на дирижабле.

Еще в 1924 г. заходила речь о дирижабле, и тогда Рисер-Ларсен во время поездки в Италию осматривал дирижабль № 1, изобретенный инженером Умберто Нобиле. Он привлекал многими ценными качествами и стоил много дешевле цеппелинов. Недостаток средств не позволил купить дирижабль, поэтому остановились на двух гидропланах.

Перед самым полетом на них было устроено совещание между Амундсеном, Эльсвортом, Рисер-Ларсеном и Дитриксеном о возможности полета на дирижабле из Европы в Америку через полюс, причем Рисер-Ларсен указал на желательность покупки дирижабля Нобиле. На предстоящий полет к полюсу на гидропланах все смотрели как на рекогносцировку. Едва ли нужно говорить, что она дала огромный опыт и массу наблюдений, а главное — всех убедила в трудности посадки и подъема гидропланов в сплошных льдах.

Немедленно по возвращении домой после полета Амундсен вошел в связь с Нобиле и пригласил его к себе.



„Норвегия“ вылетает из ангара.

У Амундсена произошло совещание в присутствии Рисер-Ларсена. Нобиле дал разъяснения о своем корабле и сообщил, что итальянское правительство, которому принадлежит дирижабль, готово продать его на льготных условиях. Тогда же было решено купить № 1; Рисер-Ларсен с этой целью поехал в Рим и заключил договор о покупке.

Немедленно закипела работа по приспособлению дирижабля для полета в новых условиях.

Нужно было снять все, что увеличивало тяжесть и без чего можно было обойтись. Так, убрали тяжелую, просторную кабину для пассажиров и поставили более тесную и легкую. Нобиле убрал часть приспособлений у моторов, укрепил носовую часть для причаливания к мачтам, поставил необходимые инструменты для наблюдений, сделал ряд других работ.

В марте 1926 г. все работы были закончены, и состоялась передача дирижабля аэроклубу Норвегии. На нем подняли норвежский флаг и назвали „Норвегией“.

Нобиле получил приглашение от Амундсена на должность капитана.

Что же представлял собою дирижабль „Норвегия“?

Это был воздушный корабль полужесткого типа в отличие от жестких цеппелинов. Корпус цеппелина имеет остов

из алюминия и алюминиевую оболочку, а дирижабль Нобиле имел остов из стальных трубок, покрытых плотной шелковой материей. Между трубками расположены 20 круглых шаров с водородом. Каждый шар снабжен особой трубкой для наполнения газом и клапаном для выпуска газа.

Под шарами с водородом тянулась во всю длину корабля воздушная камера. В нее накачивался воздух по мере убыли газа и растягивал оболочку. Ниже воздушной камеры на „Норвегии" шла металлическая основа — киль — длиною в 105 *м*. По килю тянулся узкий коридор через весь корабль. По бокам висели попарно 28 алюминиевых резервуаров для бензина и 4 для воды. Тут же укреплялись все предметы снаряжения и запасы пищи.

Дирижабль „Норвегия" имел три мотора фабрики Майбах по 260 сил. Они давали скорость до 115 *км* в час. Общая емкость корабля равнялась 18 500 *куб. м*, а вес 13 400 *кг*. Дополнительного груза он мог поднять свыше 10 000 *кг*.

Команда из 16 лиц помещалась в 4 гондолах, из них одна на корме и две по бокам для 6 механиков, а большая передняя гондола-кабина из 3 отделений для остальных; в передней части ее был капитан и управление рулями направления и высоты. Тут же были ручки от газовых клапанов.

Когда все работы на дирижабле закончились и он совершил ряд пробных полетов, его решили переправить в Кингс-Бей в собранном виде полетом; доставить на морском пароходе такую махину было невозможно. Поэтому Нобиле совершил длинный перелет из Рима до Кингс-Бея на протяжении 7600 *км*. На пути были четыре остановки — в Англии в огромном ангаре у Пулхэма, в Норвегии у причальной мачты в Осло, в СССР и у мачты в Вардсе на севере Норвегии.

Причаливание дирижаблей к мачтам было новостью. Для введения в ангар требуется много людей, что не везде возможно. Если дует ветер, он может дирижабль набросить на стены ангара и сильно повредить. У мачты же остановка безопаснее. Пассажиры вылезают из люка на носу и спускаются по лестнице мачты на землю. Через мачту же происходит подача бензина и газа в особых баллонах.

В общем путешествие прошло благополучно, только немного поблуждали в тумане близ Финского залива и выдержали сильную бурю между Ладожским и Онежским озерами.

Яростные порывы ветра бросали дирижабль, как мячик. Нос высоко поднимался кверху и затем падал стремглав вниз.

„Норвегия“ летит над Ленинградом.

Все крепко держались за рукоятки и выступы. Дирижабль стонал и скрипел, когда налетал вихрь.

Один из участников пишет:

„Было что-то опьяняющее в этой борьбе со стихией. Буря была так сильна, что казалось чудом, как такой огромный корабль может держать направление“.

Нобиле был доволен, что его детище с честью вышло из бури. Он был теперь вполне уверен, что дирижабль перелетит через Полярное море.

В 6 часов утра 7 мая „Норвегия“ прилетела в Кингс-Бей. Там для нее были изготовлены большой ангар и причальная мачта. Ангар поражал своими размерами. Его строили всю зиму. Ни тьма, ни морозы, ни снег не остановили работ. Всего было привезено до 2000 *т* материалов, извели запасное железо угольных копей. В темноту работали при электрическом свете. Все спешили, чтобы не задержать полета. По наблюдениям метеорологов самое удобное время для полетов к полюсу было апрель и май. Дальше пойдут туманы и бури до зимы.

Амундсен и его друг американец Эльсворт давно уже поджидали „Норвегию“ в Кингс-Бее и беспокоились за ее участь.

Приезд летчика Берда и отлет его на полюс не возбуждали враждебного чувства в Амундсене. Наоборот, он волновался, как бы не случилось с ним несчастья. Тогда он должен был бы лететь на поиски на „Норвегии“, и пришлось бы отложить свой полет.

Поэтому Амундсен вдвойне радовался удачному исходу полета Берда и за себя и за него.

Все шло хорошо.

11 мая назначили отлет „Норвегии“. Предсказания погоды были благоприятны. Метеоролог Мальмгрен все время сносился по радио с метеорологическими станциями Европы и Америки, чертил карты направления ветров и высоты барометрического давления воздуха. Но отсутствие станций в странах, близких к полюсу, не позволяло делать точные предсказания погоды, хотя бы на два дня вперед.

Ко времени полета карты показывали высокое давление воздуха от о. Новой Земли через полюс до Канады. Это обещало холодную ясную погоду и переменные слабые ветры. Шпицберген находился на краю этой области. Только с мыса Барроу поступили сведения о тумане вдоль берега. Но с этим особенно не считались.

Утром „Норвегию“ вывели из ангара и держали за канаты. Раздалась команда Нобиле:

— Пускай!

Канаты отпустили. „Норвегия“ легко и плавно поднялась высоко вверх. Было свежо и ясно. Заработали два мотора, и дирижабль полетел сначала вдоль бухты, а потом прямо на север со скоростью 80 *км* в час.

Благодаря холодной погоде (—10°) газ в баллонах сжимается, и потому можно было впустить больше водорода, что значительно увеличило подъемную силу.

Съестных припасов было взято на 50 дней для команды в 16 человек (из них половина норвежцев и половина итальянцев). На случай крушения дирижабля взяли предметы, необходимые для путешествия по льду.

На „Норвегии“ была своя радиостанция, сносившаяся со всем миром через центральную станцию Норвегии в Ставангере, которая была бесплатно предоставлена экспедиции.

— А все-таки изумительная это штука — беспроволочный телеграф! — восклицает Амундсен.

Он получил полное и цельное впечатление от него только тогда, когда прочитал депешу из Австралии от своего друга под 81°5′ с. ш.

„В 7 час. вечера, — говорит Амундсен, — я стоял с микрофоном на голове и ждал сигнала времени с радиостанции

в Ставангере. Слышно было так, будто я стоял у себя в комнате, прислушиваясь к тиканию часов. Впечатление поразительное! Вот мы летим на север, углубляясь в бесконечную пустыню, и в то же время слышим, как вы, сидя у себя дома, шлете нам весть. Только тут можно постичь, в какое изумительное время мы живем".

Сначала „Норвегия" летела над открытым морем с редкими льдинами. Потом достигли кромки льда, блестевшего на солнце. Появился туман. Но усиливался северо-восточный ветер, который постепенно разогнал его. Вновь ярко засияло солнце и осветило сплошные передвижные льды.

В 2 часа дня достигли 82° 5′ с. ш. По радио исправили направление курса. Насколько хватал глаз, заметны были одни сплошные льды с торосами, трещинами и полыньями. В полыньях заметили больших рыб, встретили несколько белых медведей. Дальше полыньи попадались реже, трещины — уже и извилистее. Главное направление трещин шло с юго-запада.

Все время полета работали два мотора и один был в резерве. Задний мотор ни разу не поломался. Левый же пришлось чинить несколько раз.

С 10 часов вечера „Норвегия" попадает в полосу густого тумана. Как хлопья ваты, туман закрыл весь горизонт и помешал наблюдениям над льдами. Невольно пришло в голову — что если и на полюсе будет туман?

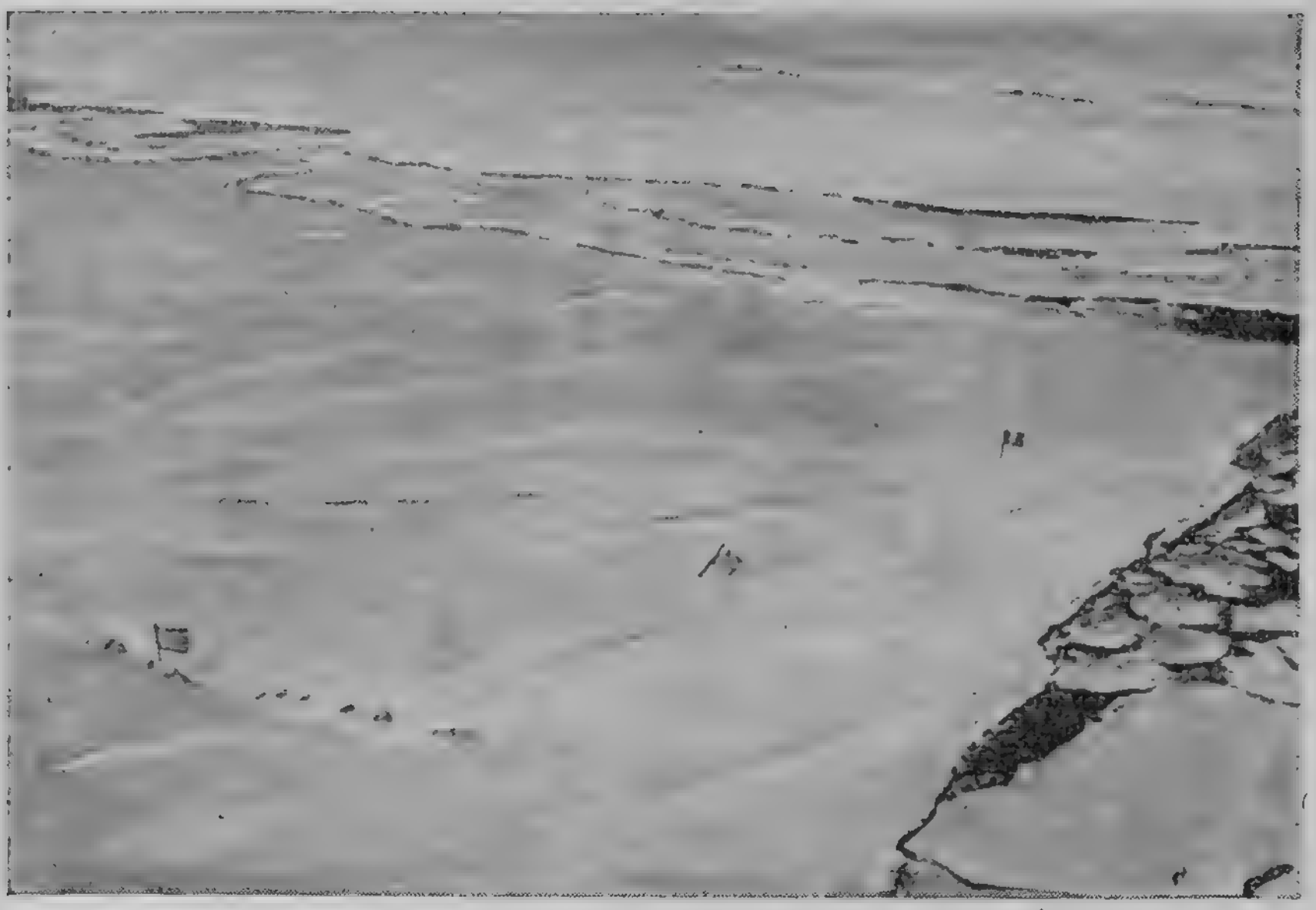
А до полюса уже было недалеко. Поднялись выше тумана и летели на высоте около 1000 *м*.

Около часа ночи 12 мая туман рассеялся, и все обрадовались возможности увидеть полюс. Рисер-Ларсен установил секстант и, встав на колено, наблюдал за высотой солнца. Когда отражение солнца и пузырек искусственного горизонта встали рядом, пилот встал и произнес:

— Вот мы и прилетели!

В тот же миг сбросили флаги. Сначала со свистом полетел норвежский шелковый флаг, сброшенный Амундсеном. Поперечная рейка была приделана к алюминиевому древку с грузом на остром конце. Поэтому флаг упал отвесно и впился в лед. Полотно развернулось и заблистало на солнце. Сбросив флаг, Амундсен обернулся к своему товарищу Вистингу, бывшему с ним на южном полюсе, и горячо пожал руку.

Редкое счастье выпало на долю обоим — побывать на двух недостижимых раньше точках земного шара. Команда приветствовала героев дружными рукопожатиями.



Вот мы и прилетели!

Вслед за норвежским флагом Эльсворт сбросил американский флаг со звездами и полосами, а за ним Нобиле — итальянский. Все три флага на расстоянии нескольких метров друг от друга развевались по ветру.

Минута незабываемая!

Особенно памятна будет эта минута Эльсворту, потому что она совпала с днем его рождения. Он получил две поздравительные телеграммы от друзей и родных.

Был 1 ч. 25 м. Дирижабль описал круг над полюсом на высоте 200 *м*. Лед был сильно поколот, и видна масса мелких льдин. Он резко отличался от того льда, над которым летели раньше. Такой же расколотый лед за исключением некоторых участков встречался за полюсом до 86° с. ш.

До полюса летели по меридиану, проходящему через Кингс-Бей. Опытной рукой авиатора Рисер-Ларсена „Норвегия" все время направлялась прямо на север. Все время он был занят наблюдением над дрейфом и скоростью, сверял показания магнитного компаса с солнечным, прислушивался к радиозвукам со станции Кингс-Бей. Связь с этой станцией поддерживалась до полуночи.

От полюса курс проложили на мыс Барроу. Лететь стало труднее. Магнитный компас обнаруживал значительные ко-

лебания, солнце часто скрывалось в тумане. К тому же чувствовалось большое утомление и сонливость. Перед отлетом команда много работала и не могла отдохнуть как следует. Это сказалось на всей дальнейшей работе по пути от полюса. Некоторые пробовали уснуть, но мешал холод, шум моторов, теснота и беспрерывное движение команды. Рисер-Ларсен спал перед отлетом только три часа и тем не менее не оставлял своей трудной работы по определению курса.

Погода заметно портилась. Небо заволакивалось тучами, но солнце часто прорывалось и освещало ледяную равнину, над которой летела „Норвегия".

Это была огромная неисследованная область, где никогда еще не побывал ни один корабль. Здесь, по преданиям эскимосов и чукчей, должна быть большая Земля Гарриса или Земля Санникова. Но напрасно Амундсен напрягал зрение, надеясь увидеть землю. Кругом простирался лед и лед с полыньями, трещинами и торосами.

Но вот и трещин не видно — один сплошной лед и ни капли воды. „Норвегия" летит над самым ледяным сердцем Арктики. Кругом одни ледяные глыбы, нагроможденные в беспорядке, как развалины огромного ледяного города.

Это — полюс льдов, ледяное сердце всей Арктики! Смерть тому, кто очутится на этом ледяном просторе. На нем незаметно никакой жизни, нет ни птиц, ни зверей.

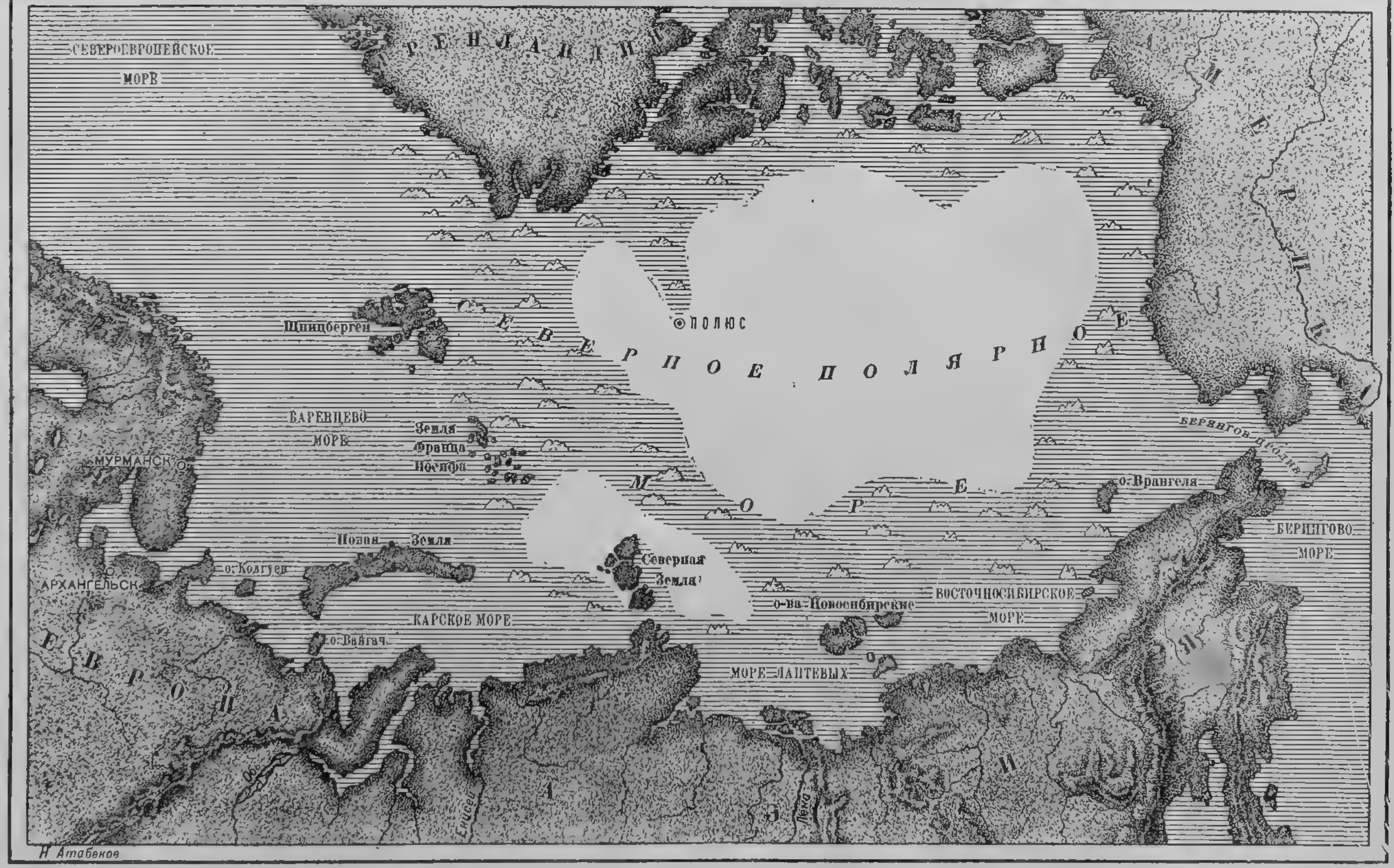
А „Норвегия" летит и летит вперед.

В 8 ч. 30 м. утра „Норвегия" врезалась в полосу тумана и с небольшими перерывами летела в тумане до 6 часов вечера. Огромная площадь льдов не была обследована. Вполне возможно, что на этом пути могли быть небольшие острова, которые туман не позволил наблюдать. Но большой земли не оказалось — ее заметили бы в те моменты, когда ветер прорывал туман и виднелись льды.

Туман не только мешал видимости. Главная опасность была от обледенения. При температуре немного ниже точки замерзания переохлажденные капельки воды из тумана или дождя оседают на частях дирижабля и обращаются в слой гладкого льда. Слой льда в 1 *мм* толщины увеличивает тяжесть больше чем на тонну и грозит снизить дирижабль до земли. Кроме того, лед отлагается больше спереди и вызывает нарушение равновесия дирижабля.

Обледенение появилось на „Норвегии" на 85° 5′ с. ш. Лед в короткое время покрыл внешние металлические части, стенки гондол и меньше всего оболочку.

Попробовали подняться на высоту 800 *м*, но там тоже был густой туман, и образование льда происходило сильнее.



Карта Арктики с неисследованными областями (белые пятна).

Осторожно спустились вниз до 200 *м*. Здесь меньше было обледенение, но потом оно усилилось; тогда опять поднялись вверх. Теперь удалось подняться над туманом, и отложение льда почти прекратилось. Благодаря этим подъемам и опусканиям удалось избежать катастрофы, по мнению Мальмгрена.

Так летели над туманом до 74° с. ш. Небо было безоблачно, и до 80° с. ш. дул благоприятный ветер. Потом сильный юго-восточный ветер значительно задержал скорость полета.

На 74° с. ш. „Норвегия“ снова вошла в полосу тумана и не могла уже над ним подняться. С этого мгновения начались серьезные бедствия, угрожавшие крушением.

Лед быстро покрыл все части корабля. Ледяные сосульки свешивались с гондол и переходов. Все канаты и стальные оттяжки покрылись толстым слоем льда. Куски льда отрывались от них и летели вниз. Часть кусков попадает в пропеллеры и с большой силой отбрасывается в стороны, как пули. Такими пулями пробивается оболочка в разных местах, и приходится все время ее чинить. Становится страшно, как бы не пробило баллонов с газом. С этой целью по временам уменьшается ход, и ослабляется сила ударов льда. Нобиле предусмотрел эту опасность и поставил более толстую оболочку баллонов у пропеллеров.

А тут еще произошла новая беда — прекратилась связь по радио.

Радиоприемник был поставлен большой чувствительности. Он мог отзываться на волны длиной от 300 до 25 000 *м*; поэтому даже на Аляске без труда читались сообщения со станции Ставангер. За телеграммами с „Норвегии“ следило одно норвежское судно за 2500 *км*.

Когда „Норвегия“ попала в туман, антенна из алюминиевой проволоки и противовес покрылись слоем льда больше пальца толщины, прием и отправка сигналов прекратились. Антенну втащили в гондолу и обрубили лед, но обледенение продолжалось. Лед отлагался и на воздушном винте генератора, мешая скорости вращения. Вся машина тряслась так сильно, что генератор и приводы могли разлететься в куски. Когда же избавились от этой беды, приемники оказались попорченными.

Прекратились сигналы для определения курса, замерз солнечный компас и обратился в кусок льда. Оставались лишь магнитный компас и карта направления ветров, составленная Мальмгреном. Эта карта и помогла в тумане проложить курс.

А положение становилось все хуже. Густые тучи покрыли небо, усилился ветер. „Норвегию“ подбрасывало кверху и

в стороны. Пошел мокрый снег, и нарастание льда усилилось. Дирижабль уже не может подняться над облаками, чтобы избежать снега. Его гнетет к земле. А что, если совсем отяжелеет?

Невольно у руководителей возникает мысль о высадке на лед и путешествии пешком до берега. Но удастся ли дойти? Все огромное пространство под ними усеяно лазурными глыбами льда. Большие застывшие озера с длинными извилистыми каналами и трещинами — как все это знакомо по прежним путешествиям!

Спустились на 150 *м* и летели под облаками. Погода заметно улучшилась, и настроение изменилось к лучшему. Изредка показывалось солнце, и удалось определить географическую долготу. Она оказалась немного западнее мыса Барроу. Но далеко ли до земли, никто не знал. А всем так хотелось увидеть желанный берег, где ждало их спасение!

Дирижабль несется над льдом менее густым, с огромными полыньями и каналами. Вот уже близко кромка льда, и впереди открывается чистое море. „Норвегия" летит над водой, летит час и два, а земли нет.

В 6 ч. 45 м. утра 13 мая Рисер-Ларсен заметил в бинокль темные полоски с белыми крапинками и объявил громогласно:

— Земля, земля с бакборта!

Отрадная весть разнеслась по гондолам. Все напряженно смотрели на черную полоску и радостно улыбались.

— Это была великая минута! — говорит Амундсен. — Перелет был совершен, и цель достигнута.

Через 40 минут, преодолевая крепкий восточный ветер, „Норвегия" подошла к берегу и понеслась вдоль него на юго-запад. Вскоре Амундсен заметил знакомые места, где ему пришлось зимовать. Показалось селение эскимосов. Жители, услышав шум моторов, выбежали на улицу, махали, кричали и проявляли восторг. Дальше показался и домик Амундсена, который он построил с Омдалем и в котором провел почти год. Потом все это исчезло, и впереди виднелись очертания береговой линии.

Погода сильно испортилась. Опять надвинулся туман, поднялся сильный ветер с севера. Туман лежал так низко над землей, что, летя под ним, боялись зацепиться за лед. Поэтому поднялись вверх над туманом, но тут потеряли из вида землю, а потом в разрывы тумана заметили, что „Норвегия" несется в гористую часть Аляски. Лететь в тумане среди гор было опасно, поэтому повернули круто к морю и вылетели к сибирскому берегу Берингова пролива. Под дирижаблем плескались бурные волны с пенистыми гребнями. Туман опять сгустился, и тогда повернули вновь к берегу Аляски.

Около 10 часов вечера Нобиле решил опять подняться выше тумана, чтобы определить положение места. Но это едва не погубило корабль.

Поднимаясь вверх, „Норвегия“ попала в полосу теплого течения воздуха. Газ быстро расширился и грозил взорвать оболочку или опрокинуть корабль.

— Все на нос! — закричал Нобиле по-английски.

Но измученная команда вяло выполняла приказ.

— А пруа! — заревел страшным голосом на своем языке взбешенный капитан. Это так подействовало, что все бросились на нос и наклонили его вниз. Моторы заработали полным ходом, и опасность пронеслась.

Когда поднялись над туманом, солнце стояло низко и тень гондолы мешала его наблюдать. Рисер-Ларсен полез по оболочке дирижабля наверх с приборами и определил высоту солнца.

Трудно даже представить себе, как человек, трое суток проведший без сна, лезет по оболочке обледенелого корабля, цепляясь за ледяные веревки, на огромной высоте над землей и при беспрерывных качаниях от сильного ветра. Только тот поймет такой подвиг, кто сам испытал что-либо подобное.

Благодаря его усилиям удалось определить, что „Норвегия“ находится на северном берегу залива Коцебу. Спустились опять вниз и полетели на высоте 100 *м*.

Вскоре удалось перехватить сигналы с какой-то станции. Решили, что это станция в Номе, куда направлялась „Норвегия“, но не удавалось вызвать ее, чтобы удостовериться в правильности предположения. Ном не слыхал ни одного сигнала с „Норвегии“. По мнению радиста, причина могла быть в том, что летели низко, в местности, пересеченной горами. Нижняя часть антенны была близко к земле, и часть энергии, вероятно, уходила в землю, не достигая станции.

Скоро распознали Змеиную реку, которая в виде колец змеи извивалась внизу. Теперь путь был найден. Но сильный северо-восточный ветер перешел в настоящий шторм, и дирижабль при работе двух моторов, дававших скорость до 80 *км*, стоял почти неподвижно во время напоров ветра.

Вдруг левый мотор стал работать неисправно. При одном моторе ветром отнесло бы в горы. Поэтому Рисер-Ларсен распорядился пустить в ход правый мотор. Но мотор молчал. Оказалось, что механики слышали звонок, видели движение сигнальной стрелки, но не могли сообразить и заставить себя работать — измучились вконец!

70 часов люди провели в нервном напряжении, в невозможных условиях, без сна и отдыха. Это показало, что

необходимо было спускаться во что бы то ни стало. Долететь до Нома не представлялось возможным.

В 7 часов утра 14 мая „Норвегия“ летела мимо небольшого городка. Но это не был Ном с высокой телеграфной мачтой. Ровная поверхность льда давала возможность безопасного спуска, от ветра была некоторая защита со стороны высокого берега.

По предложению Амундсена, решили устроить спуск и облетели кругом городка. Нобиле провел спуск образцово. Механик Чечиони набил тяжелыми вещами плотный мешок, прикрепил к нему два якоря и сбросил мешок на лед на канате.

Эскимосы хватают канат и удерживают дирижабль. Он тихо и плавно приближается к земле. Гондола с огромной воздушной подушкой на дне принимает удар, и все подпрыгивают от этого удара.

Люди бросаются к выходу. Нобиле запирает дверь и приказывает оставаться на местах. Потом он по очереди выпускает всех поодиночке и сам выходит последним.

Осмотрев дирижабль и не заметив повреждений, Нобиле сам выпускает газ из всех баллонов. „Норвегия“ вздрагивает и клонится на левый бок, несколько времени вздыхает, как живая, и медленно затихает.

С чувством глубокой благодарности обращаются все к Нобиле, обнажают перед ним головы, пожимают руки и поздравляют с благополучным окончанием путешествия.

Все страшно устали и озябли. Чай и кофе давно замерзли в термосах, сандвичи обратились в камни.

Местечко оказалось Теллером. В нем, кроме эскимосов, жили золотоискатели. Жители приютили истомленных путешественников, накормили и обогрели. Люди едва доплелись до жилищ и скорее повалились спать.

Так была разрешена величайшая задача. Амундсен доказал, что перелет через Полярное море вполне возможен. Никто из участников не пострадал. (См. карту на стр. 200.)

Научное значение экспедиции Амундсена велико. Помимо того что была осмотрена громаднейшая по размерам область от Шпицбергена до Аляски — не менее ста тысяч кв. миль, — полет на „Норвегии“ дал обширный опыт и проложил путь для новых путешествий. Никогда еще никому в мире не удавалось увидеть центр льдов и холода — ледяное сердце Арктики. Это огромное белое пятно на карте между полюсом и Аляской, манившее к себе своей таинственностью и недосягаемостью, теперь перерезано „Норвегией“ от полюса к мысу Барроу, и старая легенда о большой земле окончательно похоронена.

Но вполне возможно существование островов к западу и востоку от пути „Норвегии", да и по ее пути туманы не всегда позволяли делать наблюдения. Поэтому Амундсен не отрицает возможности нахождения островов.

„Норвегия", творение Нобиле, показала себя с самой лучшей стороны. Когда ее осмотрели на следующий день после спуска, оболочка оказалась в прекрасном состоянии, моторы были в порядке и годились для дальнейшего полета. И это несмотря на огромный перелет из Рима до Аляски протяжением не менее 12 тыс. *км*.

Запасов бензина оставалось еще на 40 часов пути, и, если бы команда не была утомлена и не пришлось блуждать в тумане, перелет до морского порта был бы легко осуществим.

Но в данных условиях погоды и утомления экипажа наиболее разумным был именно спуск у Теллера. Ветер налетал порывами, скоростью до 18 *м* в секунду. Корабль выказал большую стойкость, хотя его бросало порывами ветра метров на сто вверх и вниз. Стоя на киле в задней части и смотря вдоль дирижабля, можно было видеть, как весь стальной скелет изгибался при порывах ветра. Утомленный экипаж выбивался из последних сил. Положение было так опасно, что замедление со спуском грозило гибелью. При разборке „Норвегии" обнаружили на ней свыше тонны льда.

Отыскали заброшенную радиостанцию, и после нескольких бессонных ночей и огромных усилий радисту Готвальду удалось заставить ее работать.

Быстро связались со станцией Нома, и понеслись бесконечные волны по всему миру, оповещая все народы о подвиге Амундсена и его спутников.

Целых две недели бросала станция в воздух многие тысячи слов о подробностях перелета, а газеты всего мира подхватывали их и сообщали читателям, как новую волшебную сказку чудесного двадцатого века.

А потом? Потом начались беспрерывные торжества. После четырех недель вынужденного сидения в Теллере и Номе пришел 12 июня пароход „Виктория" и забрал всех воздухоплавателей с собой.

В Сиаттле встретили пароход аэропланы с приветствиями, на берегу собрались огромные толпы народа поздравить с приездом. Прием носил отпечаток задушевности, теплоты и гостеприимства.

На следующий день вечером выехали в Нью-Йорк на экспрессе с роскошными вагонами, предоставленными экспедиции железнодорожным обществом. Трое суток езды до Чикаго

прошли как в волшебном сне, по описанию Амундсена. Ни в чем не было отказа, даже утренние ванны не были забыты. Телеграммы потоком лились отовсюду. Во всех местечках народ встречал поезд громкими ликованиями. В Миноте пришлось посетить закончившуюся выставку, где собралось до 25 тысяч человек на двух гигантских трибунах. Масса норвежских и американских флагов развевалось кругом. С трибун махали тысячами норвежских флагов.

Когда Амундсен со спутниками поднялся на платформу, грянул норвежский гимн. Норвежцы с трудом удержались от слез, видя такие сердечные проявления симпатий. Поезд подошел к самой выставке и остановился среди поля. Когда это бывало, чтобы американский экспресс, мчавшийся со скоростью в 100 *км*, останавливался среди поля?!

Дальше поезд встречали десятки тысяч народа в густо населенных местах. Иногда поезд внезапно окружался людьми и не мог двинуться.

Особенно торжественный прием готовил Нью-Йорк. На вокзале встретил экспедицию летчик Берд во главе огромной процессии, заполнившей обширный центральный вокзал. Торжественные звуки музыки огласили своды вокзала в момент прибытия поезда. В автомобиле бургомистра под вой сирен Амундсен промчался по главной улице Нью-Йорка с огромными небоскребами. Впереди мчался отряд полицейских на мотоциклетах и останавливал движение. Это там, где приходится всегда ждать знака полицейского, чтобы перейти улицу, сплошь загруженную автомобилями и повозками.

Пароходная пристань была разукрашена флагами. Массы народа собрались проводить воздухоплавателей на норвежский пароход. На пароходе встретили теплые объятия земляков и самое радушное гостеприимство пароходного общества.

12 июля Амундсен со спутниками-норвежцами высадился в старом норвежском городе Бергене.

На каждом холме при входе виднелся флаг, везде встречались разряженные толпы норвежцев. Крики „ура“ гремели с набережной города, как раскаты грома. Красивый город принарядился. В темнозеленую его окраску вкраплено было много красного цвета — тысячи флагов трепетали в порывах утреннего ветерка.

При въезде Амундсена грянул салют с укреплений, разукрашенные пароходы загудели, а необозримые толпы людей замахали флагами и платками. После торжественного проезда по улицам при восторженных овациях населения и под дождем цветов состоялся торжественный прием в городской ратуше.

Такое же радушие царило и при прощании. Дальше путь был в Осло мимо многих прибрежных местечек. Всюду были устроены торжественные встречи. Норвегия с великим почетом встречала своего национального героя.

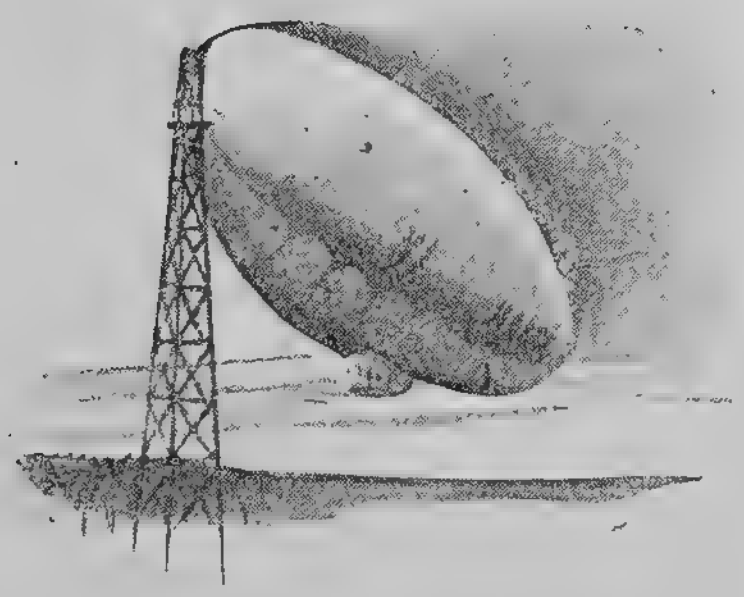
Прибытие в Осло обставлено было большой торжественностью. Целая флотилия летчиков морского ведомства приветствовала громкими криками своих славных товарищей. Масса лодок и моторных шлюпок встретила на воде подходивший пароход с Амундсеном. Пушки палили с укреплений, пароходы и заводы свистели, народ громкими криками „ура“ выражал свои восторги.

Прием, оказанный столицей, превзошел все прежние овации, и навсегда сохранится в народе память об Амундсене и его спутниках.

Рисер-Ларсен так отзывается об Амундсене:

„Он не принадлежал к вождям того типа, которые превращают своих подчиненных в ординарцев. Каждого он назначал для специальной работы и предоставлял выполнять ее по своей собственной инициативе. Пока все идет гладко, он не вмешивается. Но едва начнутся трудности, каждый чувствует, что Амундсен выведет из затруднений“.

Северо-западный проход, южный полюс, северо-восточный проход, Шпицберген, северный полюс, Аляска — таковы этапы жизни этого замечательного исследователя.



НОВАЯ ДРАМА ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ.

Полет Нобиле к полюсу на дирижабле „Италия“. — Крушение „Италии“. — Поиски самолетами команды „Италии“. — Вылет Амундсена на поиски. — Отправки ледоколов СССР „Малыгина“ и „Красина“ с летчиками Бабушкиным и Чухновским. — „Красин“ во льдах. — Спасение двух групп из команды „Италия“. — Подробности катастрофы. — Поиски Амундсена.

SOS, SOS, SOS! Спасите, помогите!

Такой призыв о помощи донесся из далекой Арктики по радио 3 июня 1928 г. Потом в газетах появилось известие, что к востоку от Шпицбергена потерпел крушение воздушный корабль „Италия“.

Дирижабль „Италия“ был выстроен инженером Умберто Нобиле, изобретателем и строителем „Норвегии“. Новый дирижабль был такого же размера и устройства с новейшими усовершенствованиями.

Построив новый дирижабль „Италию“, Нобиле решил лететь на нем в Арктику без Амундсена и его сотрудников. Команда состояла из 13 итальянцев, только метеоролог был швед Мальмгрен, летавший на „Норвегии“, а физик — чех Бегоунек. Для связи и запасов продовольствия правительство предоставило пароход „Читта ди Милано“ с сильной радиостанцией.

Целью полета было исследование большого района между Шпицбергеном, Гренландией и полюсом с высадкой партии на лед для изучения морской глубины у полюса, температуры воды, магнитных колебаний и пр. Имелось в виду посещение Северной Земли.

Дирижабль „Италия“ летит в Арктике.

В течение всего мая свирепствовали бури и метели в Арктике. Нобиле вылетел к полюсу 11 мая, но через 8 часов принужден был вернуться из-за туманов и сильных ветров. При спуске была повреждена задняя гондола.

Второй полет состоялся с 15 по 18 мая и продолжался 69 часов. Летали над Землей Франца-Иосифа, видели бухту Теплиц, от нее полетели к Северной Земле, но в тумане ее не нашли и, повернув к мысу Желания на Новой Земле, пересекли Баренцово море и вернулись назад. Обследовали большие области, но не заметили каких-либо новых островов. Произвели ряд научных наблюдений.

В третий раз „Италия“ вылетела 23 мая сначала к берегам Гренландии, а потом к полюсу. На обратном пути 25 мая произошла катастрофа. (См. карту на стр. 200.)

„Читта ди Милано“ поддерживал связь с „Италией“ по радио. Вдруг 25 мая эта связь прекратилась.

3 июня наш радиолюбитель Шмидт в далеком северном захолустье Вохме разобрал такие слова на иностранном языке: „Itali... Nobile... Franz-Josef... SOS, SOS, SOS terri teno EhH“. Немедленно эти слова по телеграфу были переданы в Москву. Не оставалось сомнений, что „Италия“ потерпела крушение где-то близ Земли Франца-Иосифа.

В то время весь мир уже интересовался судьбой „Италии“, не получая известий по радио. 29 мая Осоавиахим образовал Комитет по оказанию помощи под председательством И. С. Уншлихта. Комитет решил послать из Архангельска ледокол

„Малыгин“ с самолетом. Летчиком был назначен опытный полярник М. С. Бабушкин.

Кроме СССР, Швеция, Норвегия и Франция послали по пароходу на поиски. Несколько летчиков на самолетах вылетели к месту крушения.

Но было ясно, что пробиться сквозь тяжелые льды мог только мощный ледокол. Таковым являлся наш ледокол „Красин“ в 11 640 *т* водоизмещения. Он обслуживал нужды Кронштадтского порта и тогда находился в ремонте. Итальянское правительство просило послать его на помощь, и Комитет предписал немедленно закончить ремонт и выйти в море.

Между тем летчики бороздили воздух во всех направлениях, силясь отыскать во льдах пострадавших. Итальянскому летчику Маддалене удалось обнаружить лагерь Нобиле и сбросить часть припасов. За ним и другие летчики сбрасывали разные вещи и аккумуляторы для радио. Но полеты сильно задерживались бурями и туманами.

24 июня шведскому летчику Лундборгу удалось спуститься к месту стоянки Нобиле, несмотря на торосы и трещины. Он посадил на свой гидроплан пострадавшего при падении Нобиле, поднялся на воздух и прилетел в Кингс-Бей. Затем он полетел спасать пострадавшего механика Чечиони, но при спуске самолет опрокинулся и разбился. Сам Лундборг уцелел, но оказался пленником на льдине вместе с командой Нобиле.

Он сообщил по радио, что находится на льдине, имеющей длину 300 *м* и ширину 200 *м*. Льдина покрыта отвердевшим снегом толщиной в 2 *м*. На такую льдину возможна посадка легких военных самолетов-авиэток для двух лиц, с небольшим запасом бензина. Действительно, на легкой авиэтке с большим риском удалось спасти Лундборга, но других попыток спасать людей делать не решались и ожидали прибытия „Красина“.

На поиски пострадавшей экспедиции Нобиле отправился и Амундсен на большом французском гидроплане „Латам“, специально построенном для быстрых перелетов через Полярное море. Он имел вид лодки с большими поплавками и не боялся волны в случае спуска на воду. Два сильных мотора развивали большую скорость.

С Амундсеном полетел один из лучших французских летчиков Бильбо и бывший сотрудник Дитриксен, капитан норвежского воздушного флота. Полет состоялся из норвежского г. Тромсе 18 июня, но на другой же день связь с „Латамом“ по радио прекратилась, и с тех пор о нем ничего неизвестно. Несомненно, им пришлось выдержать жестокую бурю с большим волнением и при очень густом тумане. Летчик Маддалена

„Малыгин“ во льдах.

попал под эту бурю и едва выбрался. Вполне возможно, что „Латам“ в тумане снизился в море.

Норвежское правительство снарядило на поиски Амундсена крейсер „Торденшельд“, китобойные суда и новые самолеты, а также просило Советский союз помочь в поисках. Ряд государств тоже послал свои суда и аэропланы.

Таким образом, 16 морских судов и 21 аэроплан с общей численностью команд более 1500 человек искали Амундсена и экипаж Нобиле в глухих ледяных пространствах к востоку от о. Шпицбергена.

А в это время советские ледоколы „Малыгин“ и „Красин“ на всех парах спешили к месту катастрофы. Первым вышел „Малыгин“. Ему пришлось плыть из Архангельска прямым путем к мысу Ли Смит. Но в восточном направлении всегда держатся тяжелые льды. Пробираться сквозь льды было очень трудно. Они едва не затерли судно. Разведки с самолета помогали находить проход. „Малыгин“, дойдя до 79° с. ш., получил предписание вернуться домой и с большими затруднениями выбрался из льдов.

Летчик Бабушкин пробовал на своем небольшом самолете производить поиски людей. Он летал 5 дней, и многие считали

его погибшим, так как связь с ним порвалась, а погода была очень неблагоприятна — бури и туманы не прекращались. Но смелый и опытный авиатор благополучно вернулся на „Малыгина“, хотя в пути ему пришлось из-за тумана сделать 15 посадок на лед с большим риском не подняться в воздух.

Наконец льды остановились и туманы рассеялись. Удалось подняться в воздух и найти „Малыгина“.

Полеты Бабушкина показали, на какой высоте стоит советская авиация по смелости, мужеству и опытности командного состава. Смелыми посадками на лед в летнее время, когда посадки считались, по мнению знатоков Арктики, невозможными, Бабушкин завоевал себе мировое имя.

„Красин“ вышел из Ленинграда 16 июня, употребив на погрузку только 104 часа. Состав экспедиции был из 136 человек во главе с известным знатоком севера проф. Р. Л. Самойловичем. На борту имелся гидросамолет с первоклассным летчиком Б. Г. Чухновским. Ледокол имеет 3 паровых машины по 3330 л. с. с тремя гребными валами. 10 паровых котлов потребляют 120 *т* каменного угля в сутки.

Это наиболее мощный ледокол во всем мире, построенный по последнему слову техники. Борта его закруглены внизу наподобие яйца, нос тоже закруглен вниз и снабжен форштевнем. Такое устройство корпуса уменьшает опасность от бокового сжатия льдами. Льды выпирают его вверх. А закругленный нос позволяет надвигаться на лед и давить его тяжестью корпуса. Ледокол сразмаха влезает далеко на льдину и ломает ее, — получается трещина, в которую он и проходит, раздвигая ее боками. Если же лед крепок и сразу не ломается, судно отводят назад, и снова полным ходом вперед наносится новый удар.

В норвежском г. Бергене сделали остановку и погрузили большой запас лучшего кардифского угля. При отплытии провожали в бухте многие лодки и моторные боты, с которых неслись громкие крики:

— Спасите Амундсена! Верните нам нашего Амундсена!

28 июня „Красин“ вошел в плавучие льды при густом тумане. Подвигались с большой осторожностью. Полоса льда лежала от 76 до 78° с. ш. Местами лед был до 3 *м* толщины с торосами до 6 *м*. Но „Красин“ удачно справлялся со льдом. Льдины толщиной до полутора метров он раскалывал форштевнем, почти не убавляя хода. Лед до 3 *м* он уже не мог раскалывать, а подминал под себя и давил своей тяжестью.

Через 2 дня вышли на чистую воду, плыли прямо на север, но близ 80° с. ш. свернули на северо-восток к Семи Островам. В тот же день вечером начались опять льды зеленовато-си-

„Красин“ пробивает путь во льдах.

него цвета до полутора метров толщиной. Заметно похолодало, повалил густой снег.

1 июля продолжали подвигаться в густом битом льду, иногда с торосами. Раздавался грохот и треск, как в настоящем сражении. Корпус содрогался от усилий. В каютах все дрожало, и вещи валились на пол. Льды становились все гуще и плотнее. С утра виднелся район от мыса Норд до Семи Островов, покрытых льдами. У самых островов оказалась полынья. „Красин“ устремился в нее в надежде пройти к мысу Платен.

Сирена часто и пронзительно ревела, как бы звала к себе людей. Но никто не отзывался. Одни суровые скалы островов виднелись среди льдов, и никакой жизни на них не обнаружили.

2 июля утром подошли к огромному ледяному полю с торосами. Лед был старый, плотно набившийся в пролив. Это был пак — неподвижный спрессованный лед, непроходимый даже для „Красина“. За два часа удалось пробить путь на длину двух корпусов. По одному месту били 15—20 раз. В 13 часов остановили машину и устроили совещание.

Решили вернуться назад и обойти с севера Семь Островов. Опять началась упорная борьба с огромными ледяными полями. Корпус расшатывался, в машине произошли небольшие поломки, но их быстро исправили. Весь день 3 июля упорно долбили лед толщиной в 2 *м*. К вечеру пошли большие торосы,

сильно мешавшие продвижению. Льдины кололись только до тороса, приходилось его разбивать повторными ударами. В час делали 16 ходов вперед и 15 назад, продвигаясь не более 400 *м*. Вдруг заметили особую вибрацию корпуса.

Что-то неладно с левым винтом.

Остановили машину, и водолаз осмотрел винты. У левого винта оказалась сломанной лопасть в 300 *кг*. Тогда решили остановиться в ожидании подвижки льдов, но не возвращаться.

— Только вперед! — настаивали участники экспедиции.

С целью использовать стоянку для полетов самолета, стали отыскивать удобную площадку, с большим трудом пробились к ней, поломав частично руль. Починка его в воде была невозможна.

10 июля в 16 часов летчик Чухновский улетел на самолете и через 28 минут дал знать по радио, что лагеря не нашел. Через 2 часа послышались звуки: „...группу Мальмгрена"... После через час: „Не можем подойти к „Красину" из-за тумана. Видели группу Мальмгрена. Ищем посадку в районе Семи Островов".

Туман действительно закрыл, как густой пеленой, весь горизонт. Ничего не видно. Вскоре Чухновский подробно сообщил, что при спуске на лед снесло шасси, сломано два винта, подняться нельзя. Он указал точно место спуска в заливе недалеко от мыса Вреде. Указал также широту и долготу места группы Мальмгрена.

Получив это известие, решили немедленно пробиваться через льды на спасение обнаруженной группы. Лед попрежнему был крайне тяжелый, и за 2 часа пробились на 200 *м*. Однако упорно долбили лед. Другого выхода не было.

12 июля пробились настолько к месту группы Мальмгрена, что непрерывно велись наблюдения. Сирена ревела почти все время, и звуки ее далеко раздавались среди торосов. Скоро лед пошел разреженный, и судно быстро подвигалось вперед.

— Человек! Вижу человека! — раздался крик дежурного.

Все сразу впились биноклями в указанное место и заметили двигавшегося по льдине человека. Чувство радости охватило красинцев. Не напрасно они пробивались сквозь льды с таким упорством. Помощь их пришла во-время.

Через час „Красин" подошел на 300 *м* к небольшой льдине, на которой были два человека — один бегал, как сумасшедший, другой лежал и еле поднимал голову. Спустили трап, и команда пошла с досками по битому льду. На льдине в 10 *м* длины и 8 *м* ширины оказались два итальянца Цаппи и Мариано, шведа Мальмгрена не было. Цаппи сам перешел на

Самолет Чухновского на снегу.

судно, а Мариано пришлось нести на носилках. Он был при смерти от истощения. Опоздай „Красин“ на 12 час., его не было бы в живых.

Комендант Цаппи выглядел крепким и бодрым. На нем оказалось 3 рубашки, 3 пары брюк, 2 пары мокассин, 2 пары носок и теплое белье. Мариано был одет в 2 рубашки, одну пару брюк, носки и теплое белье. Пищевых запасов не было, они голодали много дней. О Мальмгрене Цаппи сообщил, что он умер на льду месяц назад. Потом, оправившись немного, он подробно рассказал о приключениях в пути и трагической гибели Мальмгрена, отморозившего ноги.

Группа вышла 30 мая по направлению к о. Брок, который виднелся вдали. Имелось в виду встретить промышленное судно и через него связаться с своей базой „Читта ди Милано“ для организации помощи, так как радио в лагере не удалось тогда наладить. Саней, лыж и оружия не бы-Взяли по 18 *кг* пеммикана с шоколадом и понесли на себе.

Мальмгрен был единственный человек, знакомый с полярными льдами и островами Свальбарда. Но у него была сломана рука, что мешало перелезать торосы. Он был, несомненно, болен, но не показывал вида. Однако ноги его от-

казывались служить, и он как начальник стал часто делать привалы. Обувь его истрепалась, пришлось обвязать ноги парусиной. Через две недели заметили, что лед относит от о. Брок. Ускорить движение было нельзя. Мальмгрен каждый час садился отдыхать. Наконец, в одном месте, с усилием перелезая через торос, он скатился в трещину и едва не погиб. Ему оказали помощь, но на другое утро ноги у него распухли, а пальцы почернели. На 14-й день пути он уже не мог встать и потребовал, чтобы его оставили одного спокойно умереть.

— Вы теперь должны одни итти вперед, чтобы спасти товарищей.

Он просил вырыть ему во льду углубление, куда и лег, отдав свой запас пищи и всю одежду. Компас свой он передал Цаппи, прося переслать матери.

Нести Мальмгрена на себе не было возможности. На голодном пайке оба итальянца отощали. А лед на пути был торосистый, с полыньями и трещинами.

Пошли дальше вдвоем, но за 24 часа удалились не более 100 *м* и видели, как Мальмгрен поднимал голову. Пошли к нему, но он замахал руками и закричал:

— Идите, идите, идите! Ценой моей жизни вы спасете остальных!

Через две недели пути припасы иссякли. Мариано ослабел и ничего не видел. Пришлось помогать ему в торосах и трещинах. 20 июня заметили, что о. Брок становится ближе, но силы убывали. Два дня оставались без пищи, потом съели ремни от мешка, дальше пили одну холодную воду. Льды пошли рыхлые, передвижение по ним затруднялось широкими полыньями, а потом они оказались отрезанными на льдине, плывшей на запад. Льдина постепенно ломалась и грозила гибелью.

Мариано совсем ослабел и ожидал смерти. Над ними пролетело 5 самолетов и только последний их заметил 10 июля. Красные звезды на самолете их поразили. Самолет сделал 5 кругов над льдиной и полетел к островам. Возникла надежда на спасение, но она скоро потухла.

12 июля утром услышали звуки сирены. Цаппи вскочил на торос, заметил дым парохода и замахал руками.

— Мы спасены, Мариано! Огромный пароход идет к нам! — кричал он.

На борту парохода они выражали безумную радость по случаю избавления от смерти и благодарили красинцев за их подвиг. Но радость красинцев омрачалась скорбью о печальной судьбе молодого ученого Мальмгрена, которого знали

многие лично. Им казалась загадочной его смерть, и в газетах высказывались разные подозрения. Но суд в Италии признал поведение Цаппи и Мариано достойным похвалы, хотя данные следствия не были опубликованы.

„Красину“ предстояло еще найти лагерь Нобиле, поэтому поплыли дальше. Лед становился тяжелее, погода пасмурна, но видимость не плохая. На мостике напряженно смотрели в бинокли, кричали: „Нашел“. Но кроме черных пятен в торосах ничего не обнаруживали.

Запросили по радио „Читта ди Милано“ и получили ответ в 17 часов: „Палатка видит вас. Пеленг на зюйд-вест, расстояние 10 *км*“. Оказалось, что льдина с лагерем переместилась на юго-запад. Переменили курс и скоро на вахте заметили влево дым на льду.

„Красин“ приблизился к льдине. Все спустились на лед и начались взаимные приветствия, обнимания, восторги. Радист Биаджи посылал последнюю радиограмму: — Все кончено! „Красин“ подошел! Мы спасены!

На борт „Красина“ перешли капитан Вильери, проф. Бегоунек, инженер Трояни, механик Чичеони и радист Биаджи. У Чичеони была сломана нога. Он ходил на самодельных костылях. Забрали на пароход все вещи лагеря и поломанный самолет Лундборга.

На другой же день весь мир узнал о блестящем подвиге красинцев. Посыпались поздравления из СССР и других стран. Радист не успевал принимать всех радиограмм. Все выражали восхищение работой советской экспедиции, отмечали мужество, настойчивость и смелость руководителей.

Итальянское и шведское правительства через своих послов выразили благодарность советскому правительству за те героические усилия, какие были проявлены в деле спасания экипажа „Италии“.

Нобиле просил по радио продолжать поиски остатков дирижабля с группой Алессандрини. Но на „Красине“ оставалось мало угля, и надо было спешить обратно. Надвинулся густой туман и скрыл весь горизонт.

14 июля в 3 часа утра „Красин“ отошел от льдины в западном направлении и, борясь со льдами, подошел к месту стоянки Чухновского за мысом Вреде. Там оказались три лыжника с норвежского парохода „Браганцы“, отыскивавшего Амундсена. Забрали Чухновского и их на борт, погрузили самолет и доставили в Кингс-Бей. Здесь Чухновский оставался для ремонта самолета и для новых полетов. Потом „Красин“ доставил всех спасенных на борт „Читта ди Милано“ и направился в Норвегию для починки руля и винта.

В пути была оказана помощь наскочившему на льдину германскому пароходу „Сервантес“ с 1500 пассажирами.

О последнем несчастном полете „Италии“ и катастрофе выяснились такие подробности из рассказов проф. Бегоунека и письма Нобиле.

Через 2½ часа после вылета начался туман у берегов Гренландии. Полетели к полюсу и в полночь спустились над ним на 150 *м*, описывая круги в течение 2 часов. Ничего особенного не заметили, кроме многочисленных трещин во льду в виде узких ленточек. Спустить на лед людей не удалось вследствие свежего ветра.

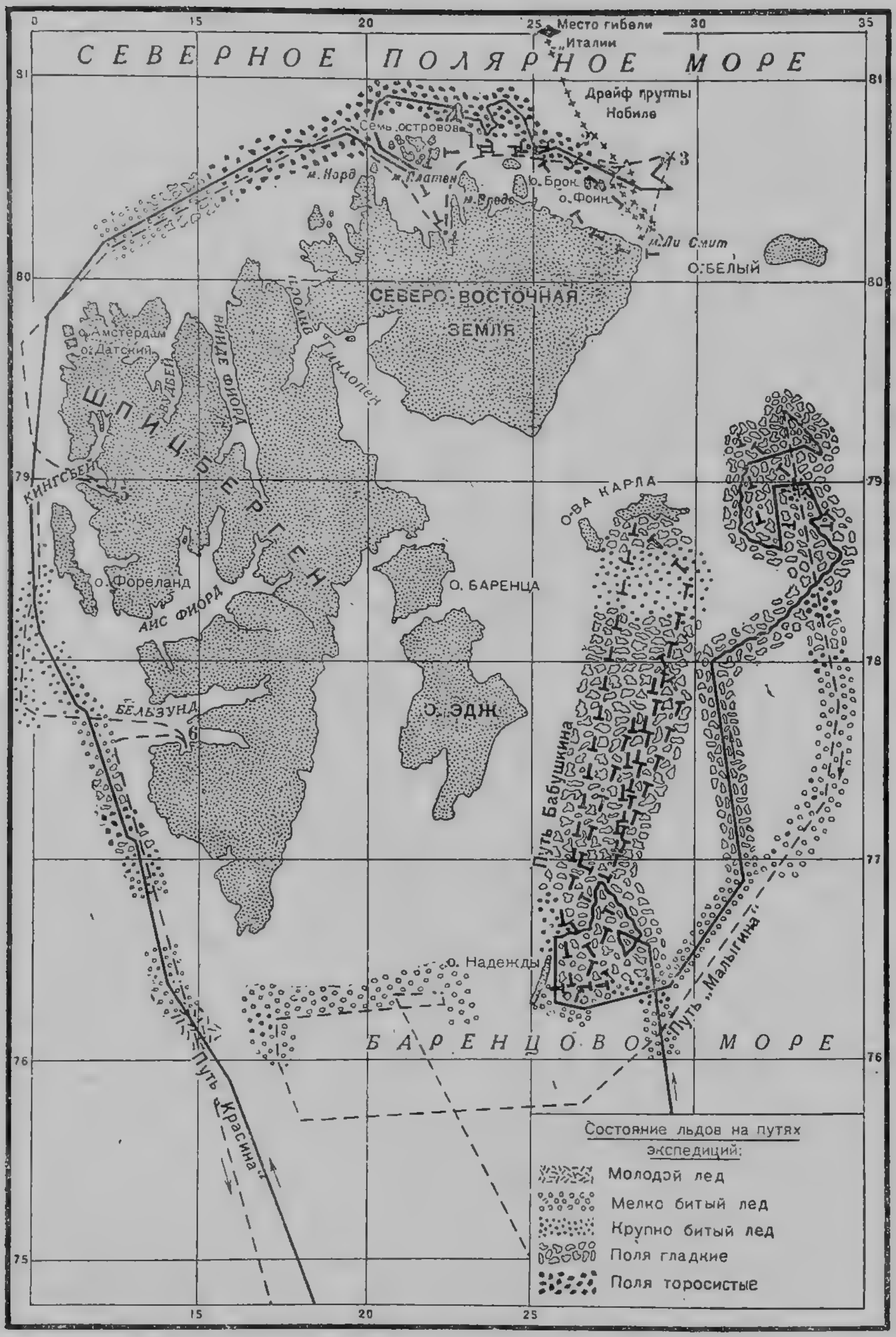
От полюса полетели в тумане и при противном ветре. Ветром отбрасывало дирижабль в сторону, и он плохо повиновался рулю. 30 часов летели в тумане, не позволявшем по солнцу установить правильный курс. Однако порядок не нарушался. Мальмгрен, не видя улучшения погоды, стал тревожиться и советовал ускорить ход, чтобы скорее дойти до места. Пустили все три мотора со скоростью 100 *км* в час, но вперед подвигались не более 20 *км*.

По временам налетали снежные шквалы. Ледяная корка покрыла весь дирижабль, от него отрывались куски льда, попадали в пропеллеры и летели в оболочку. Вдруг руль высоты перестал работать, остановившись на снижении. В механизм попали куски льда. Немедленно остановили моторы, это задержало падение. Дирижабль вновь начал подниматься. Нужно было скорее исправить повреждение и пустить моторы, иначе относило ветром в сторону.

Главный механик Чечиони занялся исправлением руля, а дирижабль постепенно поднялся выше тумана. Это дало возможность определить положение и взять правильный курс. На высоте 300 *м* полетели вперед.

В 10½ часов Чечиони заметил, что дирижабль быстро опускается вниз. Это было опасно. Пустили все моторы полным ходом, чтобы задержать падение. Чечиони выбросил цепь с свинцовыми шарами как балласт, но это не остановило снижения. Падение было неизбежно. Успели остановить моторы, чтобы при падении не загорелся дирижабль.

Вдруг раздался страшный удар об лед кормовой гондолой. Бывший в ней механик Помелла был убит, и гондола осталась на льду. Хвост задрался, в то же мгновение с треском ударилась об лед главная гондола и осталась на льду. Дирижабль, облегченный, поднялся в воздух и пошел на восток, сильно сплющившись. Через 15 минут видели столб дыма. Вероятно, он вновь ударился об лед и воспламенился. На нем оставалось 6 человек.



Карта путей „Красина" и „Малыгина" (обратные пути обозначены пунктиром) 1 — место взлета Чухновского, 2 — место спасения Мариано и Цаппи, 3 — группы Вильери, 4 — место аварии парохода „Сервантес".

На льду с гондолами осталось 10 человек, из них один убитый, трое раненых, остальные невредимы. Вместе с гондолой выпали из коридора дирижабля 170 *кг* провизии. Это дало возможность людям поддержать свою жизнь. Кроме того, Мальмгрен убил медведя, и мясо его значительно увеличило запасы.

В гондоле находились радиоаппараты, сохранившиеся при падении. Они позволили вступить в связь с землей, указать место катастрофы. Без таких указаний было бы совершенно невозможно найти людей во льдах.

Непосредственная причина падения „Италии“ до сих пор не выяснена. Наиболее вероятные причины, по мнению Нобиле,— большое скопление льда на дирижабле и быстрая утечка газа на корме, вызванная открывшимися клапанами или разрывом оболочки.

Таковы подробности разыгравшейся в Полярном море драмы. Итальянский механик Помелла и шведский ученый метеоролог Мальмгрен пожертвовали жизнью, Нобиле и Чечиони получили увечья, 6 человек отделались страхом и лишениями.

Но оставались еще не обнаруженными группа Алессандрини и группа Амундсена. Что с ними произошло и живы ли они, никто не знал. Предполагали, что Амундсен нашел группу Алессандрини и снизился к ней, но поломал самолет и остался на льду.

Однако прошли недели и месяцы, а никаких следов „Италии“ и „Латама“ не нашли, и обе группы обнаружены не были. Ледокол „Малыгин“ обследовал море к востоку от Свальбарда. Летчик Бабушкин, несмотря на дурную погоду, совершал полеты на самолете. Многие норвежские промысловые суда с величайшей опасностью углублялись в ледяное море в поисках любимого героя своего Амундсена.

Но легче найти иголку в лесу, чем отыскать группу людей среди необъятных пространств Арктики.

Очевидец Гарри на „Малыгине“ рассказывает, как трудно заметить среди торосов фигуры людей. Им часто казалось, что вдали виднеются черные фигуры, похожие на людей. Вблизи же оказывались бурые пятна водорослей. Продолжительные туманы и мгла не давали возможности видеть далеко. Каждые 5 минут давали резкий свисток.

Однажды в ответ услыхали далекий гудок и стали внимательно следить, откуда он раздавался. Но только на вторые сутки заметили очертания корабля, который выдавило льдом наверх. Он лежал беспомощно на левом боку и весь киль был на снегу. Кругом бегала команда.

Запросили по радио, как подойти и какая нужна помощь, но получили в ответ по радио:

— Алло, „Малыгин“! Все в порядке. Никакой помощи не нужно. Нас выжимает на лед дважды в сутки. Сейчас ожидаю отлива. Ищем Амундсена. Какой район вы обыскали? Что нового?

Это был норвежский парусник, посланный на поиски Амундсена и геройски пробивавшийся через льды. По дороге „Малыгин“ видел еще несколько норвежских судов, занятых розысками своего знаменитого соотечественника.

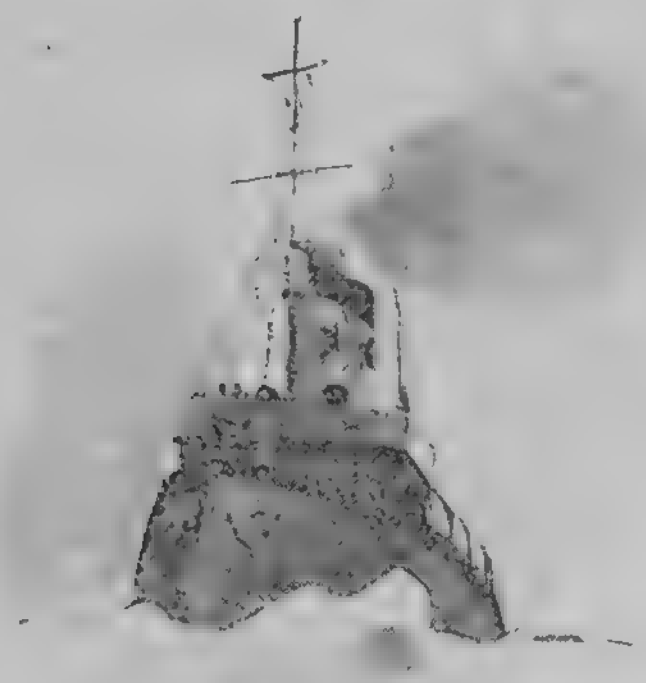
Да и он сам рисковал жизнью, вылетев в плохую погоду, отбросив всякую осторожность в подготовке полета и не учитывая метеорологических предсказаний. Здесь обнаружились во всем величии черты его благородного характера.

С тех пор о нем ничего неизвестно. Нашли в море оба поплавка с „Латама“ и цинковый баллон с какой-то надписью карандашом. Но разобрать слова не могли. По всей вероятности, „Латам“ в бурю снизился на лед и разбился. Люди были еще живы и дали знать о себе сброшенными в воду принадлежностями самолета. Но потом, несомненно, все погибли. 15 декабря по всей Норвегии был объявлен траур по Амундсене. Все газеты поместили некрологи, отметив огромное значение этого легендарного героя.

В доке Ставангера „Красин“ залечил свои раны, погрузил новые запасы угля и ринулся вновь на борьбу со льдами в поисках двух групп. Он обследовал западные берега Земли Франца-Иосифа, сложил припасы на острове Георга. Сильные штормы и ледяные поля затрудняли продвижение, а туманы и мгла мешали что-либо видеть. Началось смерзание льдов.

При таких неблагоприятных условиях комитет предписал прекратить поиски, и „Красин“ вернулся в Ленинград.

Помимо спасения людей, оба ледокола „Малыгин“ и „Красин“ проделали большую научно-исследовательскую работу по изучению Баренцова моря в тех частях, которые редко посещаются исследователями из-за трудно проходимых льдов.



ЗАВОЕВАНИЕ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ.

Плавание „Седова“ на Землю Франца-Иосифа. — „Седов“ во льдах. — Постройка радиостанции.— В открытом море. — Опасное возвращение. — Научные работы. Плавание „Седова“ на Северную Землю. — Открытие островов. — Советская карта Северной Земли. — Завоевание острова Врангеля.

На набережной Архангельска небывалое оживление. Большой ледокольный пароход „Георгий Седов“ спешно грузится припасами и снаряжением для далекого плавания. Три постройки в разобранном виде со всем оборудованием приняты на борт. Сотни ящиков, мешков, бочек поднимают лебедкой с пристани, и они быстро исчезают в огромном трюме.

Вот на палубу поместили собак, 7 коров, лошадь. Раздается команда, и пароход плавно отходит от пристани. Сотни моторных лодок, яхт, пароходиков с музыкой и пением провожают „Седова“. Население с пристани, берега, крыш домов, пароходных кранов оглашает воздух громкими криками, пожеланиями счастливого пути.

Это было ранним утром 21 июля 1929 г.

„Седов“ направлялся на Землю Франца-Иосифа.

По декрету Центрального исполнительного комитета в 1926 г. все земли в Арктике до самого полюса в границах меридианов от Финляндии до Берингова пролива объявлены были принадлежащими СССР. В число их входила и Земля Франца-Иосифа, открытая австрийцами в 1873 г. и названная именем австрийского императора. Задачи, которые ставит перед собой Советский Союз в Арктике, в корне отличны от целей, преследуемых империалистами: наши задачи — установив регулярное морское сообщение вдоль всего побережья, вовлечь в процесс социалистического строительства отсталые районы

Севера, поднять экономический и культурный уровень народов Севера, путем постоянных метеорологических наблюдений давать предсказания погоды социалистическому сельскому хозяйству всей страны, в случае военного нападения на Союз способствовать повышению обороноспособности.

Предстояло подробно изучить эти отдаленные острова, нанести их на карту, произвести поиски полезных ископаемых, устроить станцию для радио и научных наблюдений.

Вот почему на „Седова" нагрузили разборные постройки, множество припасов и даже взяли животных. Все это везли для станции, в которой должны были остаться на зиму 7 человек. Припасов для них взяли на 3 года, на тот случай, если долго не удастся другим судам пробиться через льды.

Баренцово море в северной части забито льдами, которые очень затрудняют доступ к Земле Франца-Иосифа. Раньше было сказано, как 15 лет назад лейтенант Георгий Седов на слабом пароходе „Св. Фока" пробился сквозь льды только на другой год.

Более мощный пароход, названный в честь Седова его именем, пробился в 8 суток. Это потому, что в разные годы, в зависимости от морских течений, погоды и направления ветров, бывают неодинаковые скопления льдов.

Да и сам пароход „Седов" не чета маленькому „Фоке". Он имеет длину 77 *м*, грузоподъемность 1600 *т*, машина развивает мощность в 2360 л. с. и скорость по чистой воде 24 *км* в час. Корпус его с дюймовой стальной обшивкой и специальным ледяным поясом в нижней части. Пароход был построен в Англии в 1909 г. и во время мировой войны продан России. Ему приходилось удачно плавать во льдах, попадать в тиски между нагромождениями льдов, но он выходил невредимым из грозных объятий Арктики.

Команда состояла из 36 человек во главе с известным полярником, капитаном В. И. Ворониным. Это был настоящий моряк, с малых лет знакомый с суровым Полярным морем как сын рыбака-помора. Во главе экспедиции был назначен профессор О. Ю. Шмидт, правительственный комиссар. Это был его первый поход в далекую Арктику. Но он уже успел закалить себя, побывав на ледниках недоступного раньше Памира. Ближайшими сотрудниками его ехали профессора Р. Л. Самойлович и В. Ю. Визе, получившие мировую известность, благодаря геройским подвигам „Красина" и „Малыгина" в 1929 г.

Оба профессора возглавляли научную часть экспедиции. Под их руководством шли научные наблюдения и исследования во всех направлениях — изучали погоду, температуру и дви-

жение воды на разных глубинах, жизнь на дне моря и пр. Течение воды изучалось между прочим бутылками, выбрасываемыми в море в большом числе. Обыкновенную бутылку заполняли цементом настолько, чтобы она плыла в воде и ветер на нее не действовал. В бутылку клали почтовую карточку с номером и просьбой на обороте нашедших переслать карточку по адресу. В журнале при бросании бутылки точно отмечали время, место и номер карточки. Горлышко прочно заливалось варом. Такие бутылки могут плыть долго по течению воды, пока не прибьет их к берегу.

24 июля встретили первый айсберг, сильно подтаявший. Он медленно плыл на юг. За ним показались другие айсберги, более крупные. Они плыли от ледников Шпицбергена, понемногу разрушаясь на солнце. Но в воде они продолжали оставаться еще очень большими и крепкими.

Скоро на небе заметили отражение ледяных полей в виде белой полосы, и через два дня показалась кромка подвижных льдов с широкими разводьями. В эти разводья легко проходил „Седов". Но постепенно разводья суживались, вместо отдельных льдин потянулись целые поля. Вдруг повалил густой снег. Палуба покрылась белым покрывалом.

Впереди ничего не видно. „Седов" остановился.

Целый день стояли, терпеливо ожидая прояснения погоды. Вечером раздалась команда:

— Готовить машину!

Пробиваться вперед среди сплошных ледяных полей „Седову" не под силу. Решили вернуться назад и повернуть на восток, в надежде там встретить более рыхлые льды благодаря теплому течению, проходящему на север у берегов Новой Земли.

Капитан не отходил от огромного бинокля на мостике. Он высматривал более удобные места впереди и командовал:

— Право руля!

— Есть право руля!

— Поддерживай! Так держать!

— Есть так держать!

Молодые льдины легко ломаются и крошатся, старые льды дают отпор. Тогда раздается команда в машину:

— Полный назад! Полный вперед!

Пароход отходит и с разбега взбирается на толстую льдину частью корпуса, давя ее своей тяжестью. Раздается глухой треск, льдина ломается, и нос парохода грузно опускается в воду. Вода пенится кругом, льдины поворачиваются поперек, ныряют, как живые, и уходят назад. Интересно смотреть на эту борьбу техники с природой. Но не всегда удачно справляется „Седов" с толстым льдом. Нагромождения торосов он

Пароход „Седов“ во льдах.

избегает. В таких торосах он едва не застрял и выбрался с великим трудом.

В восточном направлении лед хотя и оказался менее сжатым, но большой толщины и с частыми торосами. Толщина льда доходила до 3 *м*, а торосы сидели на 10 *м* в воде. Такие места непроходимы и для мощных ледоколов.

Но капитан Воронин искусно вел судно, не отрываясь от бинокля и находя лазейки между льдами. Дежурный матрос сидел на мачте в бочке, в так называемом „вороньем гнезде“, и видел далеко вперед.

Пробивались медленно, но с большим упорством и умень-ем. А тут неожиданно сгустился белый туман. Пришлось становиться на якорь.

Вдруг зашевелились льды, началось сжатие, и „Седов“ быстро оказался в плену.

Ни туда, ни сюда! Нет нигде прохода. Надо терпеливо ожидать смены ветра и образования разводий. Неужели придется месяц бесполезно стоять во льдах? Тогда будет сорвана цель поездки — установка станции. Придется всем зимовать в далекой Арктике.

Мысли неутешительные. Руководители хмурятся. Вспоминаются прежние неудачные экспедиции Пайера, Седова и др.

СЕКТОР АЛЯСКИ
СЕКТОР
СЕКТОР
СЕКТОР

морские течения.

Неожиданно льды разошлись, и „Седов“ поторопился выйти из опасного места. Люди словно ожили, весело поглядывали вперед, прислушивались к глухим ударам льдин о борта корпуса.

Вечером 28 июля туман совсем разошелся, и впереди обнаружились черные скалы.

— Земля, земля! — закричали многие, увидя скалы.

Руководители были обрадованы и удивлены. Они не ожидали так скоро встретить землю. Судно удачно попало в течение и дрейфовало со льдами на север, поэтому и пришло раньше времени. На другой день по солнцу определили положение судна и установили, что попали к одному из больших островов Земли Франца-Иосифа. Остров был подробно исследован Седовым и назван им в честь английского ботаника островом Гукера.

Остановились вдали от берега, опасаясь подводных скал. У берега находились айсберги, образовавшиеся из ледников острова. Ледники по вычислениям Визе составляют 87% поверхности острова. А есть острова и сплошь покрытые ледниками. Ледники медленно сползают в море, образуя айсберги.

Высадились на земле и водрузили советский флаг из железа на одном из холмов. Осмотрели местность, набрали образцов горных пород, трав и цветов. Из горных пород преобладали базальты, из трав — мхи, из цветов в ложбинке — полярный мох и красные камнеломки. Они приспособились к суровому климату и удачно борются с холодом и льдами.

Поплыли дальше к острову Ньютона. На нем льдов не было, а снег почти стаял. Множество птиц сидело на гнездах, большей частью гаги, пух которых ценится дорого. Местами находили много костей животных.

На этом острове еще никто не был. Оказалось много плавника, нанесенного

из рек Азии. Плавник находили внутри острова на возвышении. Это указывает, что остров поднимается постепенно из воды.

Дальше пошли на мыс Флора, на о. Нордбрук. На мысе Флора побывали многие мореплаватели, даже проживали некоторое время.

Спустили шлюпку с людьми, чтобы осмотреть мыс и водрузить советский флаг. До берегового льда было далеко и продвигаться между подвижным льдом нелегко. Началось приливное течение, льды задвигались, грозя раздавить шлюпку, как орех. Старались отталкиваться веслами, перетаскивали шлюпку через льдины, измучились отчаянно.

Выбравшись на береговой лед, пошли облегченно. Вдруг дорогу перегородила широкая трещина. Однако ее одолели. Положили поперек древко флага и переползли верхом над водой, рискуя свалиться. На берегу увидели множество птиц, гнездившихся на острове. Преобладали кайры, мясо которых довольно вкусно. Значит, летом обеспечен мясной стол.

31 июля водрузили флаг на самом видном холме. Потом осмотрели местность, нашли полуразрушенную хижину Фиала, но провианта там не оказалось. Кто-то увез даже припасы, сложенные нашим судном „Герта".

Усталые, голодные вернулись путники на судно, потратив почти сутки на осмотр мыса Флора. Поплыли к бухте Тихой на севере острова Гукера, где стоял „Фока" Седова. Место было защищенное от волн и льдов.

Но попасть в бухту оказалось нелегко. Путь преградила полоса неподвижного льда до 2 *км* ширины. Начали пробивать лед сразбега, но скоро убедились в невозможности пробиться. Повернули на север и вошли в бухту с другой стороны.

— Да, здесь зимовать не вредно! — сказал радист Э. Т. Кренкель. — Красота-то какая!

Бухта Тихая, действительно, производит на всех прекрасное впечатление. С юга видна огромная базальтовая скала Рубини с отвесными стенами. На другой стороне торчат крутые голые скалы острова Гукера. Множество птиц кружатся у них день и ночь с громкими криками. В глубине бухты спускается в воду ледник, похожий на выпятившееся пузо.

Радиостанцию решили поставить на мысе Седова у входа в бухту. Берег спускался отдельными террасами, что указывало на поднятие острова из воды в разное время с продолжительными перерывами. На одной такой террасе и заложили поселок.

Место было выбрано удачно. Два птичьих базара давали обилие свежей пищи с марта по август. С марта же в проливе появляются полыньи и в них тюлени. За ними приходят

белые медведи, мясо которых наилучшее. У скалы Рубини растет лажечная трава, употребляемая вместо салата.

2 августа приступили к выгрузке материалов. „Седов“ подошел близко к берегу и выгружал бревна и доски в два карбаса, которые отвозили их на берег. Потом догадались сплачивать в плоты и передвигать к берегу на буксире шлюпкой. Плотники приступили к сборке зданий, и работа закипела. Все торопились скорее закончить выгрузку и постановку поселка, чтобы до зимы выбраться из льдов. Работали все — и матросы, и кочегары, и сотрудники. Работа шла посменно круглые сутки при свете незаходящего солнца. Погода стояла прекрасная.

Но в Арктике погода полна неожиданностей. Вдруг подул северный ветер, и во время прилива нанесло большую льдину на пароход. Все сидели в кают-компании за столом. Вбежал штурман.

Большое ледяное поле напирает!

Мигом выскочили на палубу. Льдина уже дошла до судна и прижала его к берегу. Там были подводные камни, на которых оно и застряло, слегка накренившись. Льдина же, толкнув пароход, уплыла в пролив.

Пустили машину на полный ход, но „Седов“ только вздрагивал и продолжал сидеть на камне. Под кормой винт мутил воду, вырывая со дна водоросли. Тогда капитан распорядился спустить моторную шлюпку, завезти трос кругом айсберга, сидевшего на дне, и подтягиваться к нему лебедкой. Но мотор оказался неисправным, и спустили гребную шлюпку.

Вот заработала полным ходом машина, завертелась с шумом лебедка, натягивая трос, но „Седов“ сидит на камне и не двигается. А в это время незаметно подплыл к судну небольшой айсберг и навалился на якорную цепь. Это уже грозило гибелью судну.

Немедленно начали взрывать айсберг динамитом и постепенно искрошили его в мелкие куски, освободив цепь. „Седов“ оставался на камне.

Положение трагическое! Даже в случае зимовки нельзя оставить судно на камне. Осенние штормы нагонят лед в бухту, и он раздавит беспомощный пароход, не способный передвинуться на другое место.

Скорей за работу! Надо во что бы то ни стало стащить „Седова“ с камня. Он сидел кормой. Решили весь груз с кормы перенести на нос, перекачали туда же воду из кормовой цистерны и прибавили в носовой трюм соленой воды. Нос затонул глубже, а корма поднялась. Тогда заработала машина, и заметили, как „Седов“, наконец, стал сползать с камня.

Беда миновала, все вздохнули с облегчением. Возились без перерыва 32 часа, а часа через 4 на то место, где сидел на камне „Седов", надвинулась толстая большая льдина. Она выдвинулась на берег, образовав большой вал из льда. От парохода не осталось бы и следа, если бы его не сняли с камня. Так важны бывают в Арктике часы и даже минуты при опасных положениях.

Сиденье на камне оставило большой след на корпусе „Седова". Обшивка была пробита и один отсек трюма наполнился водой. Временно заделали щель, но только потом, в доке Архангельска, залечили эту рану.

По снятии с камня пароход отвели дальше от берега на безопасное место. Работы по разгрузке возобновились с удвоенной энергией. Но теперь пришлось таскать на себе уголь, муку, разные припасы и прыгать с мешками по льдинам за полтора километра.

Быстро вырастали постройки на берегу. Жилой дом был бревенчатый в 10 комнат с двумя кладовыми. В нем же поместили временно радиостанцию с мотором. Отдельно выстроили сарай и баню.

Семь смелых отважных людей останется на зимовку вдали от семьи и культурных центров. Коварная Арктика тянет к себе людей, завлекает своими неизведанными особенностями, таинственными прелестями. Но холод, туманы, пурги, свирепые ветры и одиночество дают себя знать. Особенно трудно переносится долгая полярная ночь. Люди, привыкшие к постоянной смене дня и ночи, только в Арктике познают, что значит для них солнечный свет. Исчезает бодрый дух, одолевает сонливость, хочется спать и спать. Отношения к товарищам портятся, возникают частые ссоры, взаимные раздражения по ничтожному поводу. Потом раздражительность сменяется апатией, безразличным ко всему отношением — это наступает страшная болезнь цынга, от которой гибнет три четверти заболевших.

И тем не менее полярник, раз побывав в суровой Арктике, рвется опять к ней. Организм закаляется и приспособляется к необычным условиям жизни, приобретается выносливость, сноровка, уменье бороться с вредными влияниями погоды и климата.

Радист Кренкель в третий раз приехал на зимовку. Ему сопутствовал друг его — механик Муров, жаждущий новых впечатлений. Начальник станции, инженер Иляшевич, 5 лет работал уже в Арктике, из них 3 года на Новой Земле. Другие тоже были закаленные люди. Все рвались скорее приступить к делу.

А дело им предстояло большое и ответственное. Радиостанция на крайнем севере, в ближайшем соседстве с поляр-

ным морем вокруг полюса, крайне необходима. Там на юге, во всем мире будут с нетерпением ожидать сведений о погоде из бухты Тихой. Это даст возможность за несколько дней предвидеть наступление холодных струй воздуха из далекой Арктики и бороться с ее ледяным дыханием.

Теперь уже разгадано, что циклоны с обильными дождями у нас происходят от встречи холодных струй воздуха из Арктики с теплыми струями от экватора и влажными ветрами с Атлантического океана. В местах столкновения ветров получаются вихревые движения воздуха. Возникновение их подвержено известной закономерности. С помощью наблюдений за движением ветров с далекого севера можно заранее знать о наступлении плохой погоды.

21 августа „Седов" вышел на север с целью посетить самый отдаленный остров Рудольфа и поискать следы погибшей команды „Италии". Сначала пробивались с большим трудом широким Британским каналом. К северу от него небо потемнело. Это означало чистую воду. Действительно, льды постепенно уменьшались, и вскоре вышли в открытое море королевы Виктории.

Все были приятно удивлены, что выше 81° с. ш. море свободно от льдов. Значит, прав был географ Петельман, который на основании теоретических расчетов утверждал это. При ближайшем исследовании обнаружили, что тут проходит теплое течение Гольфстрема, которое летом очищает море от льдов. Ему помогают в августе восточные ветры, разгоняющие льды.

Решили плыть на север с целью определить, далеко ли очищается море от льдов. Прошли 110 *км* без льдов, потом показалась кромка льда. Прошли еще 37 *км* и решили повернуть назад, так как льды становились гуще и было рискованно продолжать плавание.

Капитан сверил на карте пройденный путь и объявил, что дошли до 82° 14′ с. ш. и побили мировой рекорд, заплыв дальше „Полярной звезды" на 20 *км*. Никакой земли „Оскара", нанесенной на карту со слов австрийской экспедиции, не оказалось. Глубина моря была небольшая — 168 *м*, а температура дна 0,2°. С морского дна извлекли много интересных животных, каких не обнаруживают и в более южных широтах.

Это важное открытие подтвердило наблюдения Нансена на „Фраме", что в Полярном море низом идет теплая вода из Атлантического океана. Она, как более соленая, тяжелее холодной полярной воды, поэтому и держится внизу на уровне от 200 до 800 *м*. Благодаря этому на такой глубине

Полярное море теплее, чем, например, Белое море. Этим и объясняется обилие там морских рыб и млекопитающих, которые находят пищу на дне.

Повернув назад, посетили остров Рудольфа, но морской прибой помешал высадиться. Переждав ветер, спустили шлюпку у мыса Бророк, чтобы поискать следы могилы лейтенанта Седова. Розыски не увенчались успехом. Сам мыс выдается в виде базальтовой скалы, с которой спускается ледник, не доходящий до моря. Геолог нашел уголь и окаменелое дерево.

Дальше „Седов" прошел в бухту Теплиц на северо-западном берегу. Здесь сохранились многие запасы провианта от экспедиций Абруццкого и Фиала.

Обратный путь к бухте Тихой загородили льды. Пять дней назад в Британском канале было чисто, а теперь оказались тяжелые льды с торосами, через которые нельзя пробиться. „Седов" потерял свои свойства колоть лед тяжестью корпуса, потому что трюм был пустой. Попробовали пройти другим путем, но и там встретили непроходимые льды. Часами машина работала полным ходом, а корпус не подвигался вперед. Объявили аврал, и все занялись набивкой трюма льдом. Одни кололи лед пешнями, другие поднимали краном и опускали в трюм.

Однако и это мало помогло. Пришлось остановиться и ждать передвижки льдов. Ожидали 4 дня. Вдали за 17 *км* виднелся мыс Седова. Решили сходить туда и привести 16 человек рабочих, чтобы не заходить за ними на судне. Пошел сам О. Ю. Шмидт с 3 сотрудниками. Они взяли легкие сани и небольшую парусиновую лодку на случай, если придется переплывать разводья. Было условлено, что они дадут знать дымом, когда дойдут до станции.

Сначала за путниками следили в бинокли, потом они пропали из глаз. Утром на другой день увидели их палатку на снегу, а потом опять потеряли из вида. До вечера никакого дыма не появлялось на станции.

Между тем подул ветер, льды зашевелились, образовались разводья, и „Седов" поспешил ими воспользоваться, чтобы пройти к бухте Тихой. Вскоре начался шторм, пошел снег. До бухты успели добраться, но тут узнали, что пешеходов нет. Тревога охватила всех. Их могло на маленькой лодке вынести в море, тогда гибель неизбежна. Пошли на поиски. Но где искать, когда ни зги не видно, а льды пришли в сильное движение.

Ветер свирепел. Вода в бухте кипела, как в котле. „Седов" плыл у берегов, давая постоянно тревожные гудки.

— Наши, наши! Ура! — вдруг закричал капитан.

Спустили шлюпку с сильными гребцами, и через час все 4 путника отогревались чаем и рассказывали о своих приключениях. Сначала они пошли быстро, потом пришлось помучиться в торосах. Лодка продралась, нарты сломались. Решили нарты бросить. Стали попадаться разводья, их переплывали в лодке по двое, выкачивая воду небольшой кружкой.

Ветер усилился, льды погнало в море и грозило захватить лодку. Тогда вернулись скорее на сушу и попали на маленький островок. С него нужно было переплывать на остров со станцией по чистой воде. Это оказалось трудным делом. Ветер перешел в шторм, волнение усилилось, лодку заливало, одно весло сломалось. Все же удалось справиться, хотя все выбились из сил. Как только перебрались, раскинули палатку и все повалились спать после 28 часов непрерывного напряжения.

Работы по сооружению станции были уже закончены, и 30 августа она была торжественно открыта, послав первую радиограмму правительству.

На другой день состоялось прощание с зимовщиками, и „Седов" направился домой.

Но Арктика нелегко выпускает из своих оков.

За проливом оказались плотные ледяные поля. Капитан сам влез в „воронье гнездо", но кругом виднелись льды, и пробиваться было немыслимо. Пробовали пройти другим проливом, наскочили на мелкое место и едва не посадили судно на мель. Потом вышли в полосу многолетних льдов и на первой же перемычке застряли.

Судно вылезло на льдину, но не могло расколоть ее своей тяжестью и беспомощно остановилось. Занесли трос, укрепили за лед и начали работать машиной и лебедкой. Так промучились 5 часов, пока „Седов" не сполз со льдины. Но не прошли и километра, как опять завязли между двумя полями. Пришлось спешно окалывать судно пешнями, чтобы ослабить давление льдин на корпус.

Так началось обратное плавание. Льды были так крепко сбиты, что „Седов" за 4 часа едва продвигался вперед на 3—5 корпусов. Иногда его зажимало между двумя льдинами и останавливало. Началось смерзание льдов при низкой температуре. Нужно было торопиться, чтобы не зазимовать во льдах. В трюм погрузили еще 40 *т* льда, чтобы нос сидел глубже, но это мало помогало. Удары об лед приходились ниже стальной обшивки, и обнаружилась новая течь. В Архангельске потом сменили до 5000 заклепок. Вскоре обнаружили, что сломалась одна из лопастей винта.

Продвижение вперед было очень медленное. За 3 дня отплыли от берега совсем недалеко, его видели простым глазом. Морское течение теперь не помогало, а задерживало. Сколько ни смотрели на юг, виднелся один сплошной лед ослепительной белизны от выпавшего снега.

Только вечером 3 сентября льды стали редеть, а на другой день „Седов" вышел на чистую воду. Полоса льдов оказалась не широка, всего 130 *км*, обычно же бывает в 300 *км*, а в год гибели парохода Фиала, в 1903 г., даже достигала 650 *км*. Но бывали годы, когда и совсем не встречалось льдов, как, например, при плавании „Красина" в 1928 г.

Все повеселели, выбравшись из льдов. Время было еще не позднее, запас угля оставался большой, поэтому руководители решили воспользоваться открытым морем и пройти на восток, если можно до Северной Земли. В тех местах еще не плавал ни один моряк.

По пути специалисты занялись исследованием неизвестных ранее районов Баренцова моря. Сначала измеряли глубину с помощью лота на тросе. Обычная глубина от 200 до 350 *м*. Потом брали пробы воды на разных глубинах полым металлическим цилиндром на тросе. Он называется батометр. Опускают его в воду открытым, а на установленной глубине по тросу спускают тяжесть, которая ударяет в батометр и закрывает его. Воду выливают в пробирки и определяют содержание в ней солей, кислот, хлора, кислорода и пр.

Особой сеткой ловили мелких животных в воде, которыми питаются промысловые животные. Морское дно изучали при помощи тяжелой металлической трубки, которая врезалась в дно и забирала колонку грунта.

Опускали на дно трал в виде рамы с сеткой на тросе. Трал тащился по дну и забирал в сетку морских обитателей. Тут были морские огурцы — голотурии, морские ежи и звезды, красивые актинии, похожие на растения, асцидии в виде раскрашенных яиц, раки-отшельники с раковиной, многоногие пауки и пр.

Вскоре, однако, пришлось прекратить работы. Усилился ветер, началось сильное волнение, пошел снег. Капитан, боясь шторма, стал настаивать на возвращении, и пришлось с ним согласиться. (См. карту на стр. 211.)

В следующем, 1930, году „Седов" опять ходил на Землю Франца-Иосифа. Поставили новый дом для радиостанции, сменили зимовщиков, сложили новые припасы, произвели обследование ряда островов со съемкой их на карту.

Станция постепенно обстраивалась, и работа ее расширялась.

Теперь в бухте Тихой имеется 12 построек и проживает более 20 человек. Выполнена большая работа по изучению островов во всех отношениях.

Так в короткое время произошло мирное завоевание отдаленной Земли Франца-Иосифа советскими полярниками на советских ледоколах. Они же овладели и другой неприступной территорией — Северной Землей.

Острова Северной Земли были случайно открыты Б. Вилькицким в 1913 г. На карту нанесли приблизительно восточные и южные берега к северу от мыса Челюскина. Но как далеко тянутся острова к северу и западу, оставалось неизвестным до 1930 г.

„Седов" имел задание проплыть Карским морем до Северной Земли и устроить на ней радиостанцию. Поэтому, закончив работы на Земле Франца-Иосифа, руководители направили судно к Новой Земле для пополнения запасов угля, привезенного „Красиным".

Благополучно пройдя льды, „Седов" подошел к Русской гавани на северо-западном берегу, погрузил уголь и 11 августа поплыл дальше. Обогнув с севера Новую Землю, вошли в Карское море и направились на северо-восток.

В этом направлении, по мнению В. Ю. Визе, должен находиться остров, так как во время дрейфа корабля „Св. Анна" в 1913 г. произошло отклонение с пути на восток каким-то препятствием. Визе пришел к заключению, что к востоку находится остров, и нанес его на карту. Теперь предстояло это проверить.

13 августа вечером капитан Воронин, сойдя в кают-компанию, сказал: — Земля впереди! — Все бросились на палубу и ясно увидели, что пароход приближается к неизвестной земле. В. Ю. Визе торжествовал. Он не ошибся в своих вычислениях. Остров оказался на том самом месте, где был отмечен на карте. Назвали его островом Визе.

Высадились на берег и обследовали остров. Площадь его около 50 *кв. км.* Остров лишен растительности, гор не имеет, птиц мало, других животных незаметно. Вообще вид унылый, безотрадный.

Пошли дальше к Северной Земле, но скоро встретили тяжелые льды, повернули на юг, но и там были льды. Только на седьмой день упорной борьбы со льдами выбрались на чистую воду. 22 августа обнаружили еще два острова, дали им названия Исаченко и Воронина.

От острова Воронина пробовали пройти прямо к Северной Земле, но не пустили льды. Пошли на север и встретили новый остров, дали ему название Самойловича. От него уже виднелась

Северная Земля, но подойти к ней не удалось. Пошли дальше на север и 24 августа встретили группу островов в 40 *км* к западу от Северной Земли. Они получили название Сергея Каменева в честь председателя арктической комиссии.

На одном из островов Каменева решили построить радиостанцию. Выгрузили материалы и припасы на 3 года. Построили маленький дом и оставили на зимовку 4 человек во главе с Г. А. Ушаковым.

„Седов" прошел дальше на север, пока позволяли льды, но 31 августа тяжелый пак остановил продвижение. Впереди недалеко виднелся остров, покрытый льдами. Назвали его в честь начальника экспедиции островом Шмидта. Отсюда с 81° с. ш. „Седов" повернул назад и 14 сентября прибыл домой. (См. карту на стр. 211.)

Оставленные на зимовку полярники в октябре добрались на санях до Северной Земли, проехали 300 *км* и сложили запасы пищи у мыса, названного мысом Серпа и молота, поставили на нем флаг. Потом устроили другие склады в разных местах. Работать приходилось во мраке долгой полярной ночи, но к марту работа была закончена.

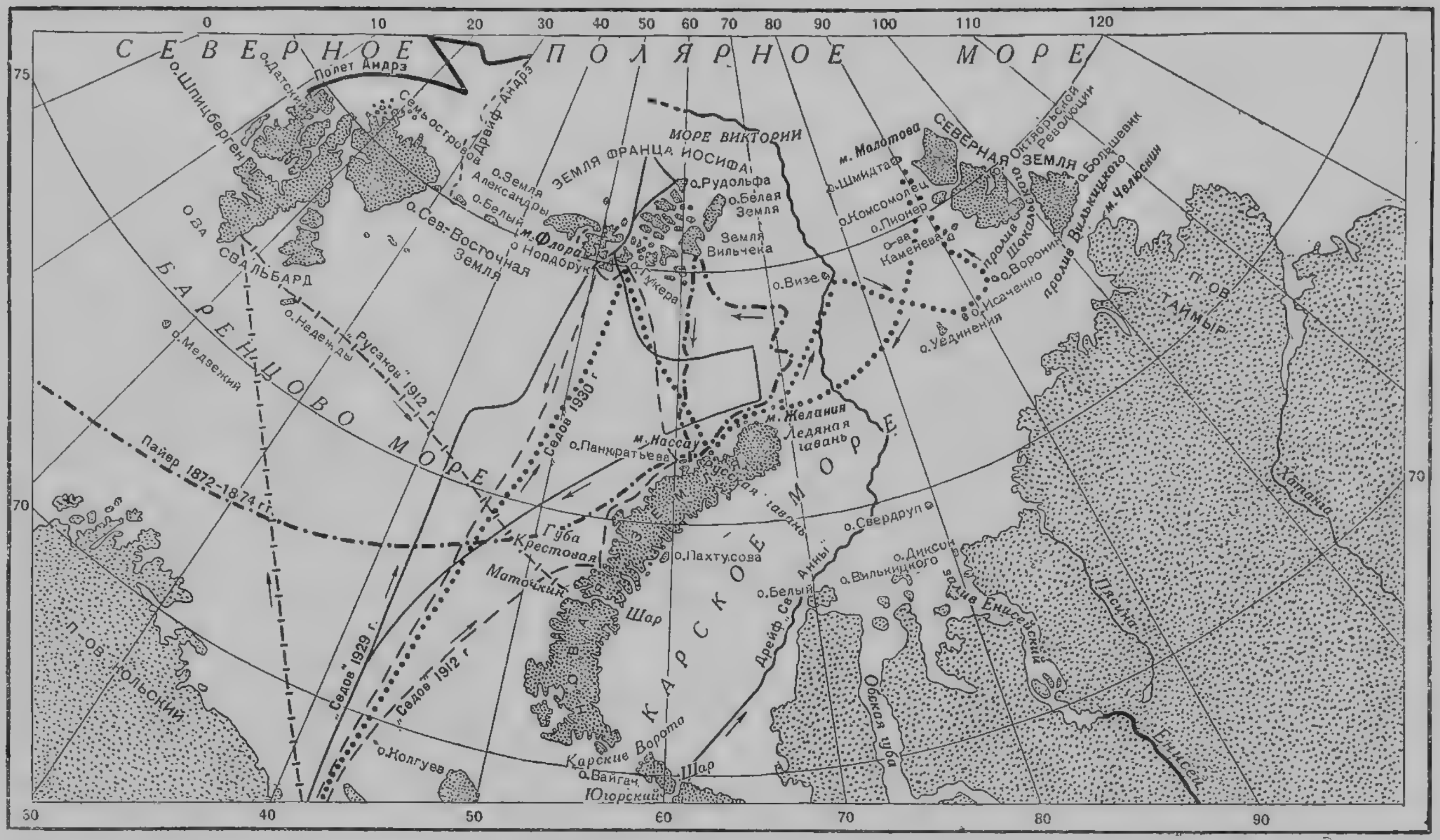
Подготовив продовольственную базу, поехали вдоль пролива, названного проливом Красной армии. Измерили его длину и берега нанесли на карту. Пролив тянется на 250 *км*. Густые туманы очень мешали продвижению. В проливе много было айсбергов, часами колесили между ними. Потом прошли на самый север к мысу, названному мысом Молотова, от него на восток к заливу Матусевича и далее к мысу Берга, где был установлен астрономический пункт экспедицией Вилькицкого.

Особенно трудно было путешествие в июне при бурно начавшейся распутице. Она застигла Ушакова у пролива Шокальского. За месяц продвинулись всего на 250 *км*. Снег размок, собаки проваливались, обдирали ноги во льдах до кости. Люди иногда по пояс в воде продвигали сани, помогая собакам, выбивались из сил. Собаки были так истощены, что после выпрягания падали пластом, и никакие силы не могли заставить их даже пошевелиться. Две собаки погибли от истощения. Люди питались шоколадом, пока не удалось убить медведя.

Но несмотря на трудности, Северная Земля была завоевана и получила свою советскую карту.

За два года зимовщики успели нанести на карту 2200 *км* береговой линии, прошли на санях 7000 *км*.

Северная Земля состоит из 4 больших островов и множества мелких. Самый северный остров получил название Комсомолец, а средний — Октябрьская революция, пролив между



Карта больших островов с путями Пайера, Русанова. Седова, дрейфа „св. Анны", плаваний Шмидта на „Седове", полета и блужданий Андре.

ними — Красная армия. Остров южный назвали Большевик с проливом Шокальского, остров на запад — Пионер. Разные другие пункты получили свои названия — залив Сталина, мысы Ворошилова, Буденного, Литвинова и пр. (См. карту на стр. 211.)

Геолог Урванцев изучил геологическое строение островов и полезные ископаемые. В одном месте найдено большое залегание олова, и мыс назвали Оловянным. Найдены и другие руды. Установлено 17 опорных астрономических пунктов, найдены магнитные аномалии, которые указывают на залежи в земле железа. Собраны большие коллекции флоры и фауны островов, произведены наблюдения над погодой, магнетизмом и пр.

Одним словом, была произведена огромная работа по изучению неизвестной раньше земли, запертой во льдах.

Немало труда пришлось потратить и на завоевание острова Врангеля, которым пытались завладеть американцы.

Остров Врангеля, как было сказано раньше, нанесен на карту в 1823 г. со слов чукчей на север от мыса Якан в Новосибирском море. В 1849 г. английский корабль с капитаном Келлетом плыл в тех местах и открыл остров Геральда. К западу от него заметили высокие горы другого острова и нанесли на карту потом под названием острова Келлета. Но американец Лонг в 1867 г., проходя в 30 *км* от него и зная, что первый дал сведения о нем Врангель, назвал островом Врангеля. Потом побывал на острове американец Берри на „Роджерсе“, отыскивая следы парохода „Жанетта“. Он составил первую карту по обмеру, собрал коллекции горных пород, флоры и фауны.

В 1911 г. русский ледокол „Вайгач“ подходил к острову. Составили свою карту с описанием геологического строения и горных пород, промерили глубину моря у берегов и т. д.

Через 2 года небольшой канадский барк „Карлук“ потерпел крушение во льдах. Команда спаслась на остров Врангеля и после невероятных страданий от холода и голода была снята шхуной „Кинг“, посланной на выручку.

С этого времени канадцы возымели намерение присоединить остров к своей территории. Послали туда колонистов и водрузили канадский флаг. В парламенте правительство заявило, что остров Врангеля принадлежит Канаде и заселен канадцами. Это было в 1922 г.

Советское правительство протестовало против этого захвата и в 1924 г. послало ледокол „Красный Октябрь“ с капитаном Давыдовым удалить канадцев с острова, снять их флаг и поставить советский флаг.

Ледокол вышел из Владивостока 20 июля, а 12 августа вошел во льды.

Давыдов пишет, что пробиваться было чрезвычайно трудно. Многолетний лед, нагроможденный в торосы выше палубы судна, часто останавливал продвижение. Густой туман и снег не позволяли выбрать направление. Машина работала полным ходом, а судно почти не двигалось. Расходы же угля в сутки достигали 32 *т*. При таком расходе нехватило бы угля на обратный путь.

Однако утром 19 августа заметили темный отблеск на небе, направились туда и вышли на чистую воду в виде узкой полосы. По ней подошли к острову и бросили якорь в той гавани, где стоял „Роджерс".

На берегу стояла промысловая избушка с запасами продовольствия, но людей не было. Близ избушки болтался канадский флаг. Его срубили и укрепили советский флаг из жести. Основание для мачты вделали в кирпичную кладку на цементе.

Поплыли на судне вдоль берега и в другой бухте нашли землянки и палатки. Близ них развешены шкуры белых медведей, но людей не было. Только на западе увидели дым большого костра и людей близ него. 5 человек на шлюпке поплыли к судну с радостными криками, но, заметив советский флаг, повернули обратно.

Это и были канадские поселенцы. Их оказалось 14 человек. Им заявили, что остров принадлежит СССР и по советским законам они считаются хищниками, подлежат выселению с острова, а вся добыча их конфискуется.

Поселенцы просили доставить их на Аляску в г. Ном. 23 августа пароход, забрав поселенцев и добычу их, поспешил оставить остров, чтобы поскорее добраться до угольной станции. Через 3 дня дошли до сибирского берега и плыли по чистой воде, но у м. Северного пришлось пробиваться через льды. Решили встать на якорь в удобном месте и переждать.

Неожиданно 25 сентября заметили, что лед слегка зашевелился, и с востока показалась зыбь. Это значит, что там открылась вода и волны вызывают колебание льдов. Решили рискнуть добраться до мыса Дежнева, хотя угля оставалось не более 50 *т*.

27 сентября судно вошло в лед и через 25 *км* вышло на чистую воду. Но вскоре разыгрался ужасный шторм со снегом и туманом. Волны ударяли в борт, перекатывались через палубу, размахи качки превышали 45°. В помещениях и на палубе образовался хаос. Люди 3 дня обходились без горячей пищи и чая, обогреться не было возможности.

А угля все меньше и меньше!

Приступили к рубке запасов бревен и досок, подмешивали угольный мусор, поливая машинным маслом. Через 3 дня шторм утих, и подошли к мысу Дежнева. Но в проливе оказались льды, в которых судно и застряло.

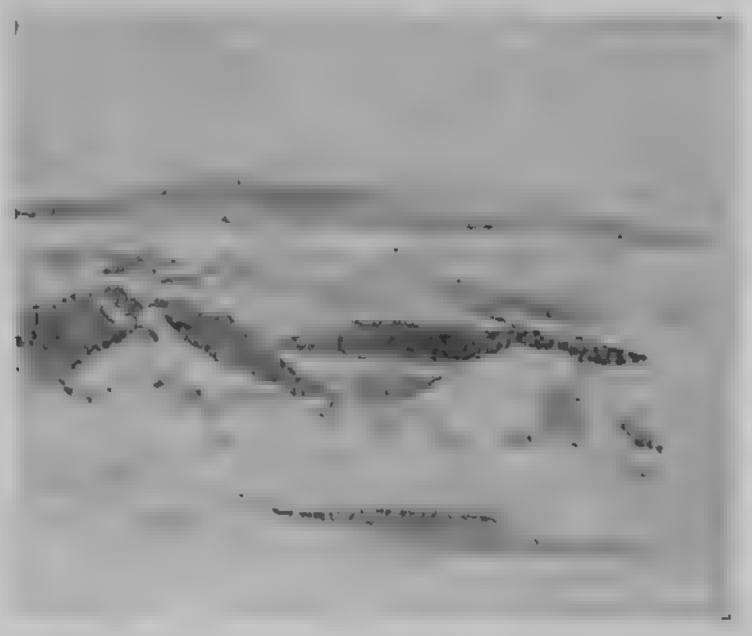
Угля оставалось 14 *т*, поэтому остановили машину и дрейфовали со льдами. Только 5 октября подул южный ветер, раздвинул льды, и судно оказалось против селения Уэллен. Но уголь находился на другой стороне мыса в 50 *км*, и к нему нужно было пробиться через лед. Тогда решили разобрать на дрова полусгнившую шхуну, собрать плавник и скорее итти к складу, пока лед не затянуло морозом.

Добразшись до поста, погрузили весь уголь, но его было немного. Ночью же вышли на юг. Ветер стихал, и все невзгоды забывались. 29 октября вернулись благополучно во Владивосток.

В 1926 г. наш пароход „Ставрополь“ отвез на остров 60 колонистов, в большинстве чукчей. Они устроили поселок в гавани Роджерса. Припасов для них оставили на 3 года и снабдили снаряжением для промысла.

Организатором поселка был Г. А. Ушаков, бывший амурский казак и красный партизан, потом коммунист-кооператор. Он вызвался добровольно поехать на остров, провел там 3 года и блестяще выполнил свою задачу.

В 1929 г. поставили на острове радиостанцию и оставили зимовщиков. В 1931 г. их хотели сменить, но направленная туда шхуна „Чукотка“ была раздавлена льдами. В 1932 г. пароход „Совет“ пробивался с новыми зимовщиками и материалами, но попал в круговое течение. Он близко подходил к острову, но льды отбрасывали к острову Геральда. Плыли опять к острову Врангеля, и вновь судно отбрасывало. Получив серьезные повреждения, „Совет“ принужден был отплыть к берегам Сибири, сменив на самолете зимовщиков. Так не всегда бывает возможно подойти к этой отдаленной советской окраине.



ЦЕППЕЛИН И ПОДВОДНАЯ ЛОДКА В АРКТИКЕ.

Полет дирижабля „Граф Цеппелин“. — Съемка берегов фотографией. — Плавание „Наутилуса“ и погружение его под лед.

1931 год ознаменовался двумя необычными путешествиями в Арктику иностранцев. Летал германский дирижабль „Граф Цеппелин“, и плавала американская подводная лодка „Наутилус“. Между ними предполагалась встреча у полюса.

Дирижабль ЛЦ-127 жесткого типа, второй в мире по размерам, имел длину 236 *м*, ширину 30,4 *м*, высоту 35,4 *м*. Он вмещал 105 тыс. *куб. м* водорода, имел 5 моторов, мощностью в 3000 л. с., развивавших скорость до 120 *км* в час.

Полет дирижабля подготовлялся с 1929 г. под начальством капитана Г. Эккенера, председателя международного общества „Аэроарктик“. 8 специалистов ученых приняли участие в полете. От СССР были командированы профессора Самойлович и Молчанов, инженер Ассберг и радист Кренкель.

24 июля дирижабль вылетел из Фридрихсгафена, вечером был в Берлине, а на другой день рано утром в Ленинграде. Наши радиостанции давали частые сведения о состоянии погоды в Арктике, бюро погоды делало сводки 3 раза в день и передавало на дирижабль. Получались еще сведения от обсерватории в Гамбурге. Все это давало возможность знать вперед, где и как проходили воздушные течения, что помогало выбирать наиболее выгодные пути.

26 июля в Архангельске решили сначала лететь к Земле Франца-Иосифа, куда и прибыли через 20 часов. Дирижабль остановился на воде в бухте Тихой, спустив якорь.

С этого времени командование перешло к проф. Самойловичу и под его руководством были обследованы с

воздуха дальние западные острова Георга и Александры. Их засняли фотографически и заметили, что ранее составленные карты были неверны. Дирижабль давал возможность установить точную фигуру островов.

28 июля прилетели к острову Рудольфа, сняли его и взяли курс на Северную Землю. При этом выяснилось, что весь путь забит многолетним паком, а к югу от мыса Флоры льды занимали полосу в 170 *км*.

Посадка на станции острова Каменева не удалась: помешал туман, и станцию не видали. Полетели к восточному берегу Северной Земли, потом пересекли ее поперек в юго-западном направлении, летели вдоль западных берегов, делали много фотографических снимков двумя аппаратами. Теперь по этим снимкам уже составлены самые верные карты. (См. карту на стр. 200.)

В тот же день перелетели на Таймырский полуостров и засняли его, обнаружив горную цепь до 1500 *м* вышины. Потом пролетели к острову Диксона, от него к мысу Желания и обратно вдоль восточных берегов Новой Земли. Все время велась съемка береговой линии и неровностей внутри островов.

От Новой Земли дирижабль вернулся через остров Колгуев, Архангельск, Ленинград, Берлин в Фридрихсгафен 31 июля. Всего пройдено 13 тыс. *км*.

Результаты этого пробного полета оказались изумительными. В несколько часов была выполнена огромнейшая работа по составлению географической карты самым точным фотографическим способом. Эта работа требовала раньше многих лет упорного труда.

Этот полет показал, что жесткий дирижабль может прекрасно выполнять многие научные задания в Арктике и может служить удобным средством для пассажирского сообщения через приполюсные страны из Европы в Америку. Для научных целей важно теперь установить, может ли дирижабль снижаться на лед и спускать людей для отдельных работ по изучению моря и для установления станции на далеких недоступных островах.

Совсем другой результат получился от применения подводной лодки „Наутилус“.

Мысль построения лодки для плавания под водой возникла в 1648 г. Джемс Уилькинс писал тогда, что такая лодка будет более надежна под льдами при плавании к полюсу и для подводных открытий.

Эта мысль вдохновила его потомка Губерта Уилькинса, который через 280 лет задумал осуществить ее на деле. Он получил у правительства старую подводную лодку и с по-

мощью частных пожертвований переделал ее для плаваний во льдах. Недостаток средств не позволил широко применить новые усовершенствования техники, да и сама лодка была мало пригодна для полярного плавания. В ней было узко, неудобно — это мешало работам. Рули вертикальный и горизонтальный (глубины) с двумя винтами далеко выступали за борт лодки и легко могли поломаться при борьбе со льдами. Лодка обладала двумя дизелями по 500 л. с. для движения по воде и батареей в 120 элементов для двух электромоторов по 190 л. с. — для движения под водой.

Подготовка лодки к плаванию задержалась, и только 4 июня она вышла в море. В пути она получила аварию, в связи с чем пришлось задержаться для ремонта. Время же было упущено — в Шпицберген она пришла 18 августа.

А задача ставилась — пройти до полюса и дальше до мыса Барроу на Аляске. Во время пути предполагалось исследовать глубину моря, взять пробы воды с разных глубин, провести ряд наблюдений и опытов в разных направлениях. Конец лета не позволял плыть к полюсу. Поэтому решили произвести опыт погружения лодки под лед с поднятием в ближайшей полынье. Однако и это не вполне удалось. Когда подошли к ледяному полю с видневшейся полыньей вдали, раздалась команда:

— Спустить радиомачту, готовиться к погружению!

Минута торжественная! Вдруг пронесся слух:

— Мы потеряли руль глубины!

Слух передавался от одного участника к другому. Очевидно, во время качки руль отвалился. Лавировать под льдом без руля глубины, опуская нос выше и ниже, было невозможно. Поэтому ограничились только тем, что лодка прошла под лед, и все убедились, что света под льдом достаточно для наблюдений и направления лодки. Открытая вода также должна легко выделяться от белого покрова льда со снегом.

В общем научные результаты оказались незначительные. Но опыт сам по себе интересен тем, что дает новое средство для изучения подводного мира Арктики. Хорошо устроенная лодка может принести огромную пользу.

ЗАВОЕВАНИЕ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО ПРОХОДА.

Плавание „Сибирякова“ вдоль северных берегов Азии. — Карские экспедиции. — На Северной Земле. — В непроходимых льдах. — В бухте Тикси. — Опять непроходимые льды. — Потеря и смена лопастей винта. — Потеряли вновь винт. — Дрейф во льдах на север. — „Сибиряков“ под парусами. — Проход пройден.

В 1932 г. произошло важное событие: советский ледокольный пароход „Александр Сибиряков“ прошел из Архангельска в Петропавловск в одно лето.

Это было великое завоевание Арктики. Пройден северо-восточный проход из Европы в Тихий океан мимо северных берегов Азии. Начиная с XVI в., моряки упорно отыскивали этот путь. Немало жертв поглотила беспощадная Арктика. Только в XIX в. шведскому исследователю Норденшельду удалось проплыть на корабле „Вега“ весь путь с зимовкой, не доезжая до Берингова пролива. Об этом было рассказано раньше. Другой раз, в 1913 г., русский моряк Вилькицкий проплыл этот путь из Владивостока в Архангельск с зимовкой у мыса Челюскина. Третий раз прошел Амундсен из Европы в 1918 г. на своем плоскодонном корабле „Моод“ с зимовкой у мыса Челюскина и у Чаунской губы.

И вот теперь „Сибиряков“ одолел трудный проход в одно лето без зимовки, доказав этим, что возможно плавание коммерческих судов. Это большая победа наших полярников.

Победа была подготовлена всем предыдущим развитием мореплавания в далекой Арктике советских ледоколов. В последние годы установились регулярные рейсы грузовых пароходов из Европы в устье могучих рек Сибири — Оби и Енисея, а из них — в Европу. Это так называемые „Карские экспедиции“.

Карская экспедиция.

Карское море долгое время считалось непроходимым вследствие плотных льдов, набивавшихся в это море между Новой Землей и полуостровом Ямал. Когда были введены в употребление мощные советские ледоколы, положение резко изменилось. Ледокол идет впереди и пробивает путь во льду для транспортных судов. Они продвигаются одно за другим по следам ледокола.

Другой путь прокладывается из Владивостока до устья р. Колымы мимо опасных мест у Чукотского полуострова. Здесь проводит суда ледорез „Литке“. Наконец, делаются попытки проводить суда в устье р. Лены кругом Таймырского полуострова, мимо страшного мыса Челюскина.

Огромную помощь оказывают наши радиостанции, дающие своевременно сведения о погоде и воздушных течениях. Это — глаза и уши в полярных путешествиях. Теперь уже поставлено 29 станций на далеком севере и строятся новые. Значение их как передовых форпостов в завоевании Арктики вполне оценено, и средств на них не жалеют.

„Сибиряков“ вышел из Архангельска 28 июля, провожаемый многотысячным населением. Он получил задание партии и правительства проложить транспортный путь из Белого

моря в Тихий океан и зайти на Северную Землю. Весь этот трудный путь предстояло одолеть в одно лето.

„Сибиряков“ старой постройки. Он куплен в Англии вместе с „Седовым“ и „Русановым“ во время мировой войны для перевозки военных припасов в замерзающие порты. Это ледокольный пароход, много слабее „Красина“. Машина у него в 2400 л. с. Команды требуется 35 человек. Но еще много лиц поехало в качестве разных специалистов, сотрудников, корреспондентов.

Во главе экспедиции был назначен О. Ю. Шмидт, директор Арктического института. Две экспедиции, проведенные им на „Седове“, создали ему славу отважного завоевателя Арктики, мудрого настойчивого вождя, незаменимого товарища и вдохновителя. Под его управлением спаялся дружный коллектив команды и сотрудников в научных работах.

Между главными сотрудниками следует отметить заместителя его, метеоролога В. Ю. Визе, заведующего научной частью экспедиции, и капитана В. И. Воронина. Профессор Визе составил себе мировую известность своими работами в области изучения погоды в Арктике и Полярного моря. Капитан Воронин водил „Седова“ в трех плаваниях. В первый раз в поисках команды „Италии“ в 1928 г. он прошел во льдах 9000 *км*. В следующем году благодаря его опытности и находчивости удалось вернуться домой с Земли Франца-Иосифа в то же лето, а в 1930 г. в невероятно трудных условиях он довел судно до Северной Земли и вернулся назад. Эти подвиги выдвинули его в первый ряд героев Арктики.

На „Сибирякова“ предполагали погрузить самолет для разведки во льдах, но у него испортился мотор и пришлось отправиться без самолета. На палубе поместили живой груз — коров и свиней для питания в пути свежим мясом.

Немедленно по выходе в Баренцово море начались обычные работы по наблюдению над погодой и морем. Через определенные промежутки времени судно останавливалось, опускался трал на дно, брали пробы воды с разной глубины, изучали ее свойства, знакомились с „плактоном“, т. е. микроскопическими организмами в воде, как питательным материалом для многих рыб и млекопитающих, производили наблюдения в атмосфере и пр. Такие остановки называются „научными станциями“ и отмечаются на карте пройденного пути судна вместе с глубиной морского дна.

Для изучения морских течений употребляли полые деревянные яйца с вложенными почтовыми карточками. Морскую глубину измеряли лотом каждый час. Метеорологические наблюдения вели через каждые 6 часов круглые сутки.

В два дня пересекли Баренцово море и подошли к Новой Земле. С давних пор эти острова служат местом наиболее частых посещений промышленников, но изучение богатств островов началось только в 1768 г. Теперь Новая Земля хорошо изучена. На ней работал проф. Самойлович, возглавляя 5 экспедиций (1921—1927 гг.). В 4 местах поставлены радиостанции — в Малых Карманкулах, на мысе Желания, в Маточкином Шаре и Русской гавани.

Маточкин Шар — это пролив между Баренцовым и Карским морями. Он имеет не более 3 *км* в ширину и до 100 *км* в длину. Берега его очень живописны. Это как бы горное ущелье, заполненное водой. По обе стороны высятся скалистые горы разных оттенков. На вершинах гор курятся облака.

„Сибиряков" прошел в Маточкин Шар и остановился в Белужьей губе. Там стояли на якоре суда с грузами вместе с мощным ледоколом „Ленин". Карское море оказалось забитым льдами, и „Ленин" не решался вести „Карскую экспедицию", ожидая изменения погоды.

„Карские экспедиции" теперь проводятся ежегодно без всякого риска. Большой караван русских и иностранных судов с товарами идет до нового города Игарки в 725 *км* от устья р. Енисея. Там происходит выгрузка товаров, нужных Сибири, и погрузка сырья, привозимого на речных судах из глубины Сибири. Особенно много вывозится леса за границу. Часть судов направляется в устье р. Оби и обратно.

Такой товарооборот между западом и востоком имеет большое экономическое значение в жизни далекой северной окраины. Город Игарка, заложенный при советском строе, растет не по дням, а по часам. В нем теперь более 20 тыс. населения, возникли лесопильные заводы, совхозы, портовые оборудования, склады и пр.

Совещание с капитаном „Ленина" выяснило, что суда простоят на якоре еще два дня. Разведка на самолете установила передвижку льдов. „Сибиряков" решил плыть дальше немедленно и скоро вошел в грозное Карское море, прозванное „ледяным мешком" или погребом со льдом.

Льды оказались не тяжелые, и пароход легко с ними справлялся. Капитан уверенно вел судно, обходя большие льдины и напирая на мелкие. Постоянно раздается его команда: — Право руля! Лево руля! Так держать!

Толчки о лед и вздрагивания судна замечаются всеми, но скоро перестают интересовать, как нечто обычное, неизбежное в полярном плавании. Хуже встретили качку по выходе из

О. Ю. Шмидт.

льдов. Ветер усилился и вызвал большое волнение. Огромные волны перекатывались через палубу, обдавали водой животных на носу. Пароход сильно качало. Заниматься нельзя, лучше лежать в подвешенном гамаке.

Ветер не успокоился до острова Диксона, где была назначена стоянка и погрузка угля с транспортного судна „Вагланд“, нанятого и посланного из Норвегии вперед. Но его обогнали в Белужьей губе, и теперь пришлось поджидать.

Наконец, подошел „Вагланд“, и началась погрузка угля на оба парохода. Объявили аврал, и все работали посменно день и ночь. Углем засыпали трюм и палубу. Впереди предстояла самая тяжелая часть пути — угля потребуется много, а взять будет негде.

Оба парохода вышли одновременно к Северной Земле параллельными путями, чтобы лучше исследовать восточную часть Карского моря. Льдов нигде не встретили и наверстали потерянное время. К островам Каменева „Сибиряков“ подошел в тумане, потеряв из виду „Русанова“.

Остановились на якорь, и к борту подошла шлюпка с зимовщиками. Шутка ли — они два года не видали людей!

После радостных приветствий начались оживленные разговоры. Первым говорил начальник станции Г. А. Ушаков. После трех лет, проведенных им раньше на острове Врангеля, он приехал в Москву, но долго не усидел там и опять вызвался ехать зимовщиком. В 1930 г. он остался на Северной Земле с тремя товарищами.

Спокойно, просто, без прикрас он говорил о том, как жили и что делали два года зимовщики. Проделана была огромная работа в самых невероятных условиях, иногда с опасностью

„Сибиряков“ среди льдов.

для жизни. Усилиями 4 работников СССР получил карту вновь открытой отдаленной земли.

Возник вопрос, вернуться ли назад или обогнуть Северную Землю с севера и пройти неизвестными никому путями. В запасе имелось еще время, и открытая вода манила на север. Поэтому решили плыть туда, и на другой день 15 августа увидели много айсбергов. Первый айсберг произвел огромное впечатление — он был выше 10-этажного дома. Потом встретились другие великаны синеватого цвета, за ними уходили вдаль, как маяки, ряды отдаленных айсбергов.

К северу за мысом Молотова стоял непроходимый пак. Никакой ледокол не пробьет такую сплошную стену льда. Свернули вдоль кромки на восток и, обойдя Северную Землю, пошли к югу. Начали попадаться отдельные льдины, потом более крупные, все гуще и гуще.

Капитан хмурится. Впереди видно белое небо — значит, ожидают ледяные поля, придется их штурмовать. Полярное лето в разгаре, погода ясная, солнце светит круглые сутки. Справа видна ледяная стена берега Северной Земли. К ней вплотную подходят ледяные поля, и конца им нигде не видно. Пароход подошел к непроходимому льду.

Что делать? Возвращаться ли назад или пробиваться вперед с риском застрять в непроходимых льдах и дрейфовать с ними дальше на север, как раньше „Фрам“ Нансена. Руководители решают пробиваться.

— Прибавь пару! — кричит капитан в машину.

— Полный назад! Держать прямо руля!

— Стоп! Полный вперед!

Пароход, послушный команде, отходит назад на 4 корпуса, останавливается и полным ходом вперед нападает на льдину. Он бьет ее острым форштевнем, разрезает пополам, крошит, подминает под себя и продвигается вперед со скрежетом и шумом. Но лед крепок, местами не поддается разрезанию, тогда корпус судна вылезает носом на лед и давит своей тяжестью. Но и это не всегда удается. Часто корпус застревает во льду и останавливается. Тогда раздается команда:

— Стоп! Полный назад!

Пароход скользит по льдине и отходит назад. Потом опять начинается наступление. Опять неудача! Так целыми часами приходилось в одно место бить, чтобы продвинуться вперед хотя бы на 1—2 корпуса.

Знакомая картина! Все советские ледоколы, начиная с „Красина“, прибегают к тому же способу. Только таким путем удавалось пройти там, где обычным пароходам все пути заказаны.

Но и этого мало. Пароход по временам заедает льдом. Раздается команда капитана:

— Аврал! Все на лед, обкалывать!

Быстро соскакивают на лед все свободные от вахты люди и начинают пешнями обкалывать лед у боков судна и выгонять за корму. Это облегчает работу машине, и начинается вновь штурм льда.

Проходит немного времени — опять заело, опять аврал. Усталые люди вылезают из коек, идут вновь обкалывать лед, потом валятся, как убитые, спать.

Вдруг впереди из „вороньего гнезда“ капитан заметил открытую воду. Скорее туда! Там спасение!

А льды, как нарочно, еще толще, еще плотнее. Все чаще заедает, и кончается тем, что судно безнадежно застревает на льдине.

О. Ю. Шмидт распоряжается взрывать лед аммоналом. Это взрывчатое вещество, сильнее динамита, применяется во льдах впервые. Сначала положили небольшой заряд, но он не произвел никакого действия. Тогда заряды стали усиливать. Корпус оседает, и машина выводит его из затора.

Решили взрывать лед впереди, чтобы скорее пробиться к воде. Закладывают большие заряды и подрывают. В небо летит столб воды и льда вдвое выше парохода. Образуется большая воронка, но дальше лед не дает трещин. Опять взрыв — новая воронка, а судно не подвигается ни на шаг.

Снова начинается пробивание льда между воронками силами машины. Уголь быстро расходуется. Придется заходить в бухту Тикси, совсем не по дороге, но иного выхода нет. Капитан ходит в нервном возбуждении, боясь разбить корпус, потерять заклепки обшивки.

Но снова раздается его команда:

— Право руля! Бей по старому руслу!

— Полный вперед!

Вот уже недалеко кромка льда. Последняя перемычка. Пароход полным ходом нападает на нее и... застревает. Околка льда не помогает. Закладывают 5 зарядов аммонала и взрывают. Осколки льда летят на палубу, судно вздрагивает и ползет назад.

Последнее наступление — и пароход выходит на открытую воду. Однако испытания не кончились. Скоро опять многолетний лед с торосами преграждает путь. Опять начались те же атаки льдов, поиски разводий. Возник сложный вопрос, куда пробиваться — на восток, к Чукотскому полуострову, или на юг — к бухте Тикси. От нее нет ответа на запрос, есть ли уголь.

21 августа судно затерло во льдах, и никакие средства не помогли. Поэтому остановили машину и выпустили пар, чтобы не жечь напрасно остатки угля. Дрейфом понесло судно со льдами на север. Положение опасное! Сжатие льдов может раздавить пароход и погубить людей. Да и зимовка вдали от берегов никому не улыбалась.

Однако на другое утро льды раздались, судно освободилось и поплыло медленно на восток, пробивая перемычки льдов между разводьями. О. Ю. Шмидту хотелось обойти с севера Новосибирские о-ва и узнать, есть ли тут земля, о которой когда-то говорил промышленник Санников.

Но пройти туда не удалось. В борьбе со льдами у винта сломалась одна лопасть, да и угля было мало. Поэтому окончательно решили плыть на юг в бухту Тикси при устье р. Лены. 27 августа прибыли в бухту Тикси и нашли там достаточно угля для дальнейшего плавания.

Заход большого парохода в устье р. Лены показал, что путь туда возможен для наших ледоколов. На очередь встал вопрос о продолжении „карских экспедиций“ до р. Лены.

Огромная Якутская республика, отрезанная глухой тайгой от культурных центров, крайне нуждается в дешевом морском пути. Омывающая ее речная система р. Лены дает возможность проникать глубоко внутрь страны.

Такое же значение имеет р. Колыма для более отдаленного и заброшенного Колымского края, места бывшей политической ссылки при царизме. Туда одновременно с „Сибиряковым" направлялась из Владивостока большая экспедиция, свыше десятка судов, во главе с ледорезом „Литке". На судах везли большое снаряжение для создания при устье р. Колымы большого поселка с разными заводами, портовыми машинами, складами. Партия рабочих ехала на судах для устройства поселка, для них везли разборные дома и пр.

Ледорез „Литке", доведя суда до р. Колымы, должен был пройти до бухты Тикси и взять на буксир речные суда из р. Лены с пассажирами для перевода их морем до р. Колымы. Но состояние льдов задержало экспедицию, и Шмидта известили по радио, что „Литке" не успеет пройти к бухте Тикси. Шмидт решил забрать с собой речные пароходы с пассажирами, но согласились поехать только два парохода. Взяв их на буксир, „Сибиряков" 30 августа оставил бухту Тикси.

4 сентября ночью подошли к устью р. Колымы. Впереди увидели в море множество огней. Это подходила с востока экспедиция т. Евгенова с ледорезом „Литке". Заревели приветственные гудки с обеих сторон. Утром состоялось свидание начальников. Тов. Евгенов рассказал о чрезвычайно трудном пути во льдах от Берингова пролива. Тяжелые льды разделили эскадру на части и выбросили обратно к проливу. Но „Литке" опять двинулся вперед, оставив у мыса Северного две баржи. Остальные суда, помятые и поврежденные, удалось доставить до места.

Наиболее тяжелые льды встретили от мыса Дежнева до мыса Биллингса. Если ветры будут благоприятны и отгонят льды к северу, удастся проскочить, а противные ветры прижмут лед к берегу, и проход станет невозможным. Таково было заключение т. Евгенова. Обратный путь для судов после разгрузки представляется почти невероятным. Действительно, все они остались на зимовку вместе с „Литке".

„Сибиряков" не стал задерживаться и через несколько часов вышел в море. Оставалось пройти около 1000 *км.* 5 сентября миновали о. Айон, где зимовал Амундсен, потом прошли Шелагский мыс. Дальше пошли подвижные старые льды с торосами до высоты палубы. На следующий день льды уплотнились, подвигаться стало труднее. Разбитый лед смы-

кается за кормой, попадая под винт. Лед оглушительно стучит в корпус, напирая на него так, что не выдерживают заклепки, и просачивается внутрь вода.

Капитан почти не уходит с вахты, целыми часами сидит в „вороньем гнезде", выбирая путь. Все чувствуют опасное положение. Грохот и треск льдов мешают работать.

Опять прибегают к аммоналу для взрыва упорных перемычек. Заряды кладут большие — по 25 *кг*. Сила взрывов ужасна. Массы раздробленного льда поднимаются высоко вверх и падают с огромным шумом. Льдины колются и дают проход. Так с утра до вечера идет непрерывный бой. Только с наступлением темноты он прекращается. В темноте нельзя вести судно во льдах — можно погубить его. Капитан получает возможность передохнуть и поесть.

Так пробивались еще три дня. 9 сентября прошли мыс Северный, а на другой день подходили к Колючинской губе, где зимовал Норденшельд. Вечером во время ужина произошел неожиданно особенный удар и судно задрожало. Все почувствовали недоброе и притихли. Но машина продолжала работать, и все успокоились. Через 5 минут такой же удар повторился, но не вызвал уже страха. После ужина раздался третий удар. На палубе живо почувствовали особенные сотрясения корпуса и внезапную остановку судна, несмотря на работу машины полным ходом.

Капитан бежит на корму. Туда же спешит О. Ю. Шмидт. На корме зажгли переносную лампу, старший штурман полез за корму осматривать винт.

— Лопасти нет! — кричит он снизу.

— Вторая сломана наполовину!

— От третьей небольшой обрубок!

— Четвертой совсем нет!

Авария серьезная — пароход остался без винта, двигаться во льдах не может. Положение крайне опасное. Если подует северный ветер, судно прижмет льдами к берегу и раздавит. Надо скорее придумать выход из такого невыносимого положения.

Руководители удалились на совещание и решили заменить все лопасти запасными, подняв корму так, чтобы винт вышел из воды. Для этого нужно как можно скорее переложить весь груз с кормы на нос и затопить его. О. Ю. Шмидт объявил аврал. Все должны работать в две смены по 6 часов. С полночи началась работа и шла непрерывно. По плану нужно было в 4 дня переместить весь груз с кормы на нос, в 2 дня сменить лопасти и в 4 дня произвести обратную переброску грузов.

Но работы закончили раньше срока — в 7 дней, и „Сибиряков" мог двигаться дальше. Однако люди устали невероятно. Каждому пришлось перетащить на себе не менее 80 *т* грузов.

Труднее всего пришлось механикам и слесарям, сменявшим лопасти винта. Каждая лопасть имеет длину в рост человека, весит полторы тонны, отлита из лучшей английской хромоникелевой стали. Лопасти подавали краном на тросе прямо к месту скрепления. Но сначала нужно было открепить остатки сломанных лопастей. Они были привернуты болтами с медными гайками и залиты цементом.

У кормы устроили помост, но винт не вышел из воды. Капитан боялся настолько загрузить нос, чтобы корму совсем поднять над водой. Такое положение было опасно — при ветре судно могло опрокинуться. Поэтому работы вели в воде.

Такая операция производилась впервые, и никто не знал, как она трудна в условиях холодного севера.

Сначала отбивали цемент зубилом, чтобы отвернуть гайки и удалить обломки лопастей. В воде били тяжелой кувалдой по зубилу. Чтобы направлять зубило, лежали по плечи в воде. Только три минуты могли выдерживать холодную воду ниже 0°. Растерев спиртом онемевшие руки, люди лезли на палубу, отогревались и опять спускались в воду.

Но упорство победило. Работая день и ночь без перерыва, механики сменили три лопасти, несмотря на напор льдов, мешавших работам. Быстро перебросили груз обратно на корму, и 16 сентября двинулись в путь.

Пора было спешить. Начались заморозки, затягивающие полыньи молодым льдом. Пароход снова начал долбить с полного хода непроходимые льды и вечером получил новую аварию — сломался опорный подшипник гребного вала. Снова механики застучали молотками и ночью исправили повреждение.

Утром рано пароход опять устремился пробивать себе путь среди торосистых льдов. Корпус сотрясался от сильных ударов носом, машина работала полным ходом. Часов в 6 два удара особенно сильно потрясли судно, но они шли не с носа, а с кормы. Остановили машину. Капитан бросился на корму, за ним прибежали другие. Старший штурман снова спустился за корму и веслом прощупал винт. Скоро раздался его голос:

— Нет ни лопастей, ни ступицы! Обломился вал!

Новая авария лишила судно движения и на этот раз без всякой возможности исправления. Новые лопасти на дне, запасных частей нет, да и сменить вал без ввода в док судна совсем немыслимо.

Пароход беспомощно застрял во льдах, а они медленно двигались к Берингову проливу. Возникла надежда, что, может быть, судно со льдом вынесет в пролив на чистую воду, а там возьмут его на буксир и доставят в док. По радио узнали, что пароход „Совет", поломавший машину, пробиваясь к острову Врангеля, может дотащить „Сибирякова" до Петропавловска по чистой воде. На ледорез „Литке" нельзя было надеяться — он застрял у Колымы...

Но никто не унывает. Есть надежда выбраться без зимовки, а если придется зимовать — припасов достаточно, и берег недалеко. Судно несет мимо скалистых мысов то носом, то кормой, то боком. 20 сентября прошли мыс Сердце-Камень, делая зигзаги и петли. Капитан боится, как бы не сесть на мель или камень вблизи берега.

Бедный капитан! Он, не смыкая глаз, шагает по мостику, всматриваясь вдаль. Его угнетает несчастье с судном. За всю его практику не было аварий, а тут сразу три! Напрасно его утешают, что лед необычайно крепкий, многолетний, принесенный с далекого севера. Пешня оставляет на нем мало заметный след. Отдельные округленные куски льда, окатанные как валуны, скопились под винтом и вызвали крушение. Новые лопасти выдержали, но вал не мог устоять, хотя и был в полметра толщины. Может, от долгого употребления в морской воде сталь износилась, а может при отливке был допущен изъян — кто это может знать?

С утра 21 сентября держится туман, и ничего не видно. К полудню туман разошелся, и показались далекие горы, знакомые выступы мыса, мимо которого уже прошли вчера. Что же это? Вернулись к мысу Икигуру. Значит, течение завернуло обратно, и судно несет на запад.

Скверное положение! Вчера рассчитывали выплыть скоро в Берингов пролив, а сегодня оказались от него еще дальше. Надо что-то сделать, помешать течению играть судном с людьми, как щепкой. Раздается команда:

— Отдать якорь!

С шумом опускается тяжелый якорь на дно. Это задерживает нежелательное продвижение. Но льды напирают на судно, цепь натягивается, якорь ползет по дну, не задерживаясь в промерзшем грунте.

— Подрывать лед!

Люди спускаются с аммоналом на лед, взрывают напирающие торосы, напор их на судно ослабевает — но не надолго. Опять начинается подрывная работа, летят вверх куски льда, засыпая палубу. Новое ослабление напора. Ночью заметили, что судно опять несет на восток, и подняли якорь.

Скоро обратили внимание, что судно опять повернуло назад и относит дальше от берегов к северу. Пробовали сопротивляться, спуская якорь и взрывая напиравший лед, но это мало помогало. Вся надежда на изменение ветра, который погонит лед к проливу против течения.

Люди в тревоге, ходят мрачные, молчаливые. Положение кажется безвыходным. Зимовка не страшит, но пароход может забросить далеко на север, где помощь организовать будет трудно. Однако настроение отдельных лиц не влияет на общий ход авралов. Все работают с энергией и одушевлением. Больных нет.

С утра 27 сентября ветер подул в желательном направлении. Капитан решил его использовать и велел поставить паруса. Но мачты не были приспособлены для парусов, да и парусов не имелось. Однако быстро приделали паруса из брезентов с угля и мелких парусов шлюпок.

Оснастили беспомощное судно, и ветер потащил его к проливу. Ветер же разогнал льды, образовав разводья. В них и направляли судно, маневрируя парусами, так как при слабом ходе судно не слушалось руля.

„Сибиряков" плывет со скоростью 3 *км* в час, но и это хорошо. Люди повеселели и с надеждою смотрят вперед. Льды постоянно движутся, загораживая ход. Тогда раздается команда: на лед! Начинают взрывать перемычку и очищать проход. Все привыкли к этой работе, и она никого не страшит. Но судно сильно расшатывается от близких взрывов — вылетают заклепки, усиливается течь.

Тогда стали применять завозку якоря на лед и подтягивание лебедкой. Все работают, не жалея сил, и радуются, что судно понемногу подвигается вперед. От мыса Дежнева пробивается навстречу пароход „Уссуриец" с машиной в 640 л. с. Он вызван по радио на помощь.

День 28 сентября принес новые огорчения. На ночь паруса убрали, чтобы не заплыть в темноте в непроходимые льды. Утром ветер стих, ударил мороз. Судно опять потащило на север. Пробовали сопротивляться взрывами, но это мало помогало. На ночь все работы прекратили.

Утром „Уссуриец" дал знать, что его зажало льдами и относит к берегам Аляски. „Сибирякову" же посчастливилось. Ветер снова натянул паруса, и он медленно поплыл в разводьях к Берингову проливу. 30 сентября увидали в тумане мыс Дежнева, а 1 октября подошли к нему на 15 *км*, но судно зажали льды, и паруса спустили. Днем льды немного разошлись, ветер дул попутный. Подняли все паруса — хочется проскочить в чистую воду, до которой менее 3 *км*. Если

„Сибиряков“ под парусами.

теперь не удастся вырваться, льды затрут судно, и течение из Берингова пролива отбросит далеко на север.

Капитан в нервном напряжении бегает по мостику, командует часто:

— Спустить грот! Поднять грот! Спустить кливера! Подобрать шкоты кливеров!

Команда работает быстро, несмотря на обледеневшие и ободранные до крови руки. Все понимают важность момента. Кромка льда совсем близко. Еще несколько отчаянных усилий по растаскиванию льдин лебедкой, — и судно проскочило на чистую воду.

Раздаются крики „ура!“, залпы из винтовок. Все в радостном возбуждении.

Без посторонней помощи „Сибиряков“, хотя и раненый, выполнил задание — прошел северо-восточным проходом в одно лето.

„Уссуриец“ тоже освободился от льдов, взял „Сибирякова“ на буксир и доставил в Петропавловск, а потом отвел в японский порт Иокогаму для постановки в док.

Сибиряковцы вернулись во Владивосток и через всю Сибирь проехали в Москву, где их встретили как героев и наградили орденом Красного знамени, а руководителей, Шмидта, Визе и Воронина, — орденом Ленина.

Плавание „Сибирякова“ имело огромное значение. Впервые Визе открыл по дрейфу судна морские течения в Чукотском море. От мыса Сердце-Камень идут два течения на восток— одно у берегов, другое дальше в море. Прибрежное течение заворачивает в Берингов пролив. Другое течение постепенно заворачивает на север, огибая остров Врангеля. Между этими течениями есть „мертвое кольцо“, т. е. такое место, где льды ходят кругом. „Сибиряков“ шел прибрежным слабым течением, потом ветры выбили его в другое течение на север. Оно могло бы затащить судно далеко, но подули другие ветры и направили дрейф в „мертвое кольцо“. Из него удалось выбраться, благодаря настойчивости и дружной работе команды, применению парусов, подтягиванию тросом, взрывами, умелым ведением судна, решительностью и авторитетом вождя.

Правительство вполне оценило как научное, так и политико-экономическое значение похода. Последовал целый ряд мероприятий по освоению морского пути на восток. При СНК образовали Главное управление Севморпути во главе с О. Ю. Шмидтом. Ему поручены все работы по организации правильных рейсов вдоль всего пути с устройством вспомогательных станций, воздушных разведок самолетами, проводки судов в опасных местах мощными ледоколами.

ГЕРОИЧЕСКИЙ ПОХОД „ЧЕЛЮСКИНА“.

Плавание „Челюскина“ Северо-восточным проходом. — Опасное положение. — Дрейф во льдах на север. — „Челюскин“ затонул. — Устройство лагеря на льду. — Организация спасения. — Подвиг Ляпидевского. — Смелый перелет из Хабаровска. — Перелет из Аляски. — Прибытие Каманина и Молокова. — Спасение челюскинцев. — Триуфм героев Арктики.

У пристани Ленинграда стоял красавец-пароход, только что построенный в Дании по заказу СССР для плавания в Полярном море. На темном корпусе ярко блестела белая надпись „Челюскин“. Она напоминала о штурмане Челюскине, который открыл самую северную оконечность Азии — грозный непроходимый мыс, названный после его фамилией.

Пароход ожидал отплытия в первое плавание по великому северному пути до Владивостока. Задание было пройти опасный северо-восточный проход в одно лето без зимовки — по примеру „Сибирякова“. Этим устанавливалось начало правильных грузовых рейсов из Ленинграда во Владивосток самым ближайшим и дешевым путем в пределах своей страны. Другой путь — через Суэцкий канал, кругом Азии, мимо Японии — и дорог, и далек, и не безопасен в случае каких-либо международных осложнений.

14 июля 1933 г. пароход вышел в море при громких восторженных криках массы провожавших ленинградцев. Команда весело махала руками и фуражками стоявшим на берегу, влезала на мачты и краны, посылала последний прощальный привет. Все были радостно возбуждены, все сознавали, что едут не на прогулку, а на опасный подвиг, все горели желанием выполнить задание партии и правительства.

Команда подобралась из опытных полярников, закаленных в боях с суровой Арктикой. Половина из них плавала на „Сибирякове“ и знала на собственном опыте, что ожидает

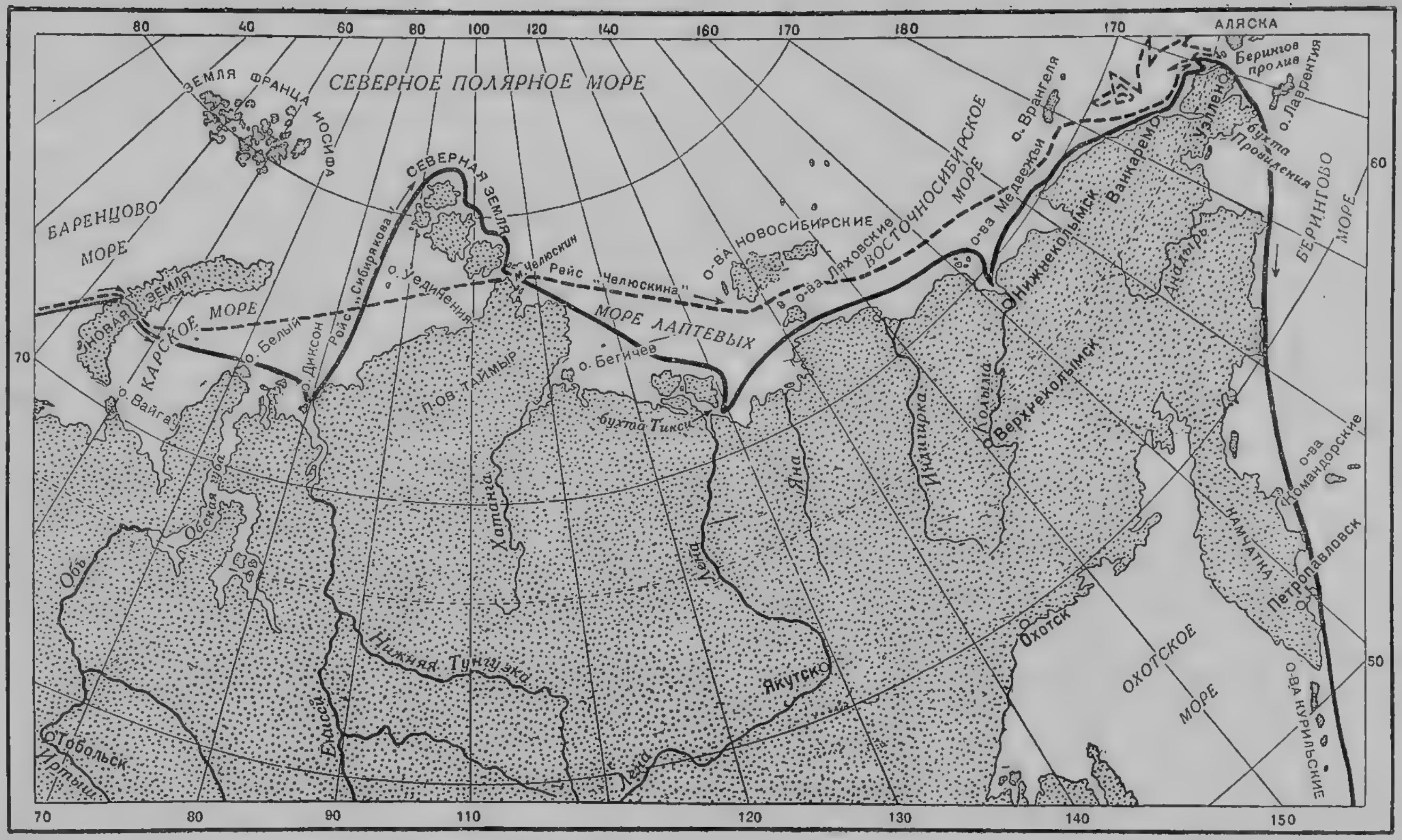
„Челюскин“ у пристани.

впереди. Судно вел знаменитый капитан В. И. Воронин, водивший „Сибирякова“.

Экспедицию возглавлял, как и на „Сибирякове“, сам начальник Главного управления севморпути О. Ю. Шмидт, опытный, смелый и решительный руководитель. На пароходе ехали ученые-специалисты для научных наблюдений и 11 научных сотрудников для работ на острове Врангеля.

Большой пароход в 3600 *т* плавно рассекал волны со скоростью более 22 *км* в час. Но скоро оказалось, что он подвержен боковой качке. 29 июля налетел шторм, вызвавший большое волнение. Судно сильно качало, кренило на бок, и 40 *т* угля смыло волнами с палубы. Однако обошлось без повреждений, и 2 августа дошли до г. Мурманска. Здесь приняли на палубу небольшой самолет с известным летчиком Бабушкиным. Практика показала, что самолет крайне нужен при плаваниях во льдах. Капитан Воронин с Бабушкиным несколько раз вылетали на поиски лучшего пути для прохода во льдах.

„Челюскин“ плыл первым рейсом. Никто не знал по опыту его боевых качеств по борьбе со льдами. Это не был ледокол типа „Красина“. Он был построен из крепкой стали, имел особую форму и прочные крепления для плавания



Карта северо-восточного прохода с гутями „Сибирякова" и „Челюскина".

в подвижных льдах, но тяжелые неподвижные льды проходить не мог. Его назначали для грузовых рейсов из Владивостока к острову Врангеля и устью р. Колымы.

1 сентября пароход „Челюскин“ подошел к мысу Челюскина. Там собралось еще 5 советских пароходов — „Красин“, „Сибиряков“, „Сталин“, „Русанов“, „Седов“ — все боевые суда с закаленной командой — гордость и краса советской Арктики. До поздней ночи люди ездили с парохода на пароход, знакомясь друг с другом.

Рано утром 2 сентября „Челюскин“ пошел дальше в море Лаптевых. На четвертый день начался шторм с противным ветром и снегом. Судно сильно кренило, и волны перекатывались через борт. Часть грузов смыло. Однако вышли с честью из этого испытания и 8 сентября вступили в Восточно-сибирское море. Здесь ожидали большие неприятности.

15 сентября подошли к мысу Якан. Здесь был вызванный по радио самолет Куканова. На нем О. Ю. Шмидт с т. Буйко вылетели на остров Врангеля с припасами. 3 года к острову не могли подойти суда из-за льдов. Необходимо было теперь добраться. Но весь пролив де-Лонга оказался густо забитым льдами. Только на северо-востоке можно было подойти от Берингова пролива. Решили поэтому плыть до пролива и от него повернуть на север.

Но Арктика коварна. Ее причуды еще мало изучены. 19 сентября утром воздух похолодел. Воду затянуло новым льдом. Пришлось остановиться в бессилии в 40 *км* от берега. Впереди виднелся о. Колючин, а за ним недалеко и Берингов пролив. Но оттуда шли неутешительные вести по радио — у мыса Дежнева разыгрался сильный шторм, а пролив забит льдом.

Настали тревожные дни. В 2 *км* ближе к берегу лед передвигался к востоку с медленным течением воды. Хорошо бы пробиться в этот лед и двигаться на восток. Назначили аврал, и 25 человек спустились на лед, направились к кромке неподвижного льда и начали взрывать аммоналом края, чтобы пробить канал для судна. Другие в это время окалывали корпус, чтобы не давило его льдом. Через неделю усилия увенчались успехом — льдина раскололась, а ветер образовал полынью, в которую и удалось вырваться из плена.

Через 33 дня плавания прошли о. Идлидля, где в предшествовавшем году у „Сибирякова“ льды сорвали винт. Напором льдов у „Челюскина“ частично испортило руль, но удалось его быстро поправить. 10 октября проскочили мимо мыса Сердце-Камень и получили пробоину в боку. Остановились в густом тумане заделывать ее.

А льды напирали на судно со всех сторон. Такого скопления льдов у Чукотского побережья не наблюдалось за 30 лет, по словам старожилов. Шторм с перерывами бушевал 17 дней и вызвал большие передвижки льдов. Шторм захватил в пути советские пароходы „Свердловск“ и „Лейтенант Шмидт“, которые проводил ледорез „Литке“. Пароходы готовились встать на зимовку, но случайно ветер разогнал льды, и они прорвались в бухту Провидения на Тихом океане.

Челюскинцы просили по радио освободившийся ледорез „Литке“ помочь им. „Литке“ немедленно вышел в море, но при всех усилиях пробиться к „Челюскину“ не мог и вернулся 17 ноября назад, рискуя застрять во льдах на зимовку без припасов. Он получил большие повреждения и был отправлен в Японию чиниться.

„Челюскин“ был предоставлен своим силам. Весь октябрь прошел в трудной борьбе со льдами. Судно подвигалось вперед при попутном ветре и 20 октября было в 70 *км* от Берингова пролива. Потом подул противный ветер, лед погнало назад, и 26 октября были уже в 150 *км* от пролива. Но 1 ноября опять оказались в 35 *км* к северу от входа в пролив.

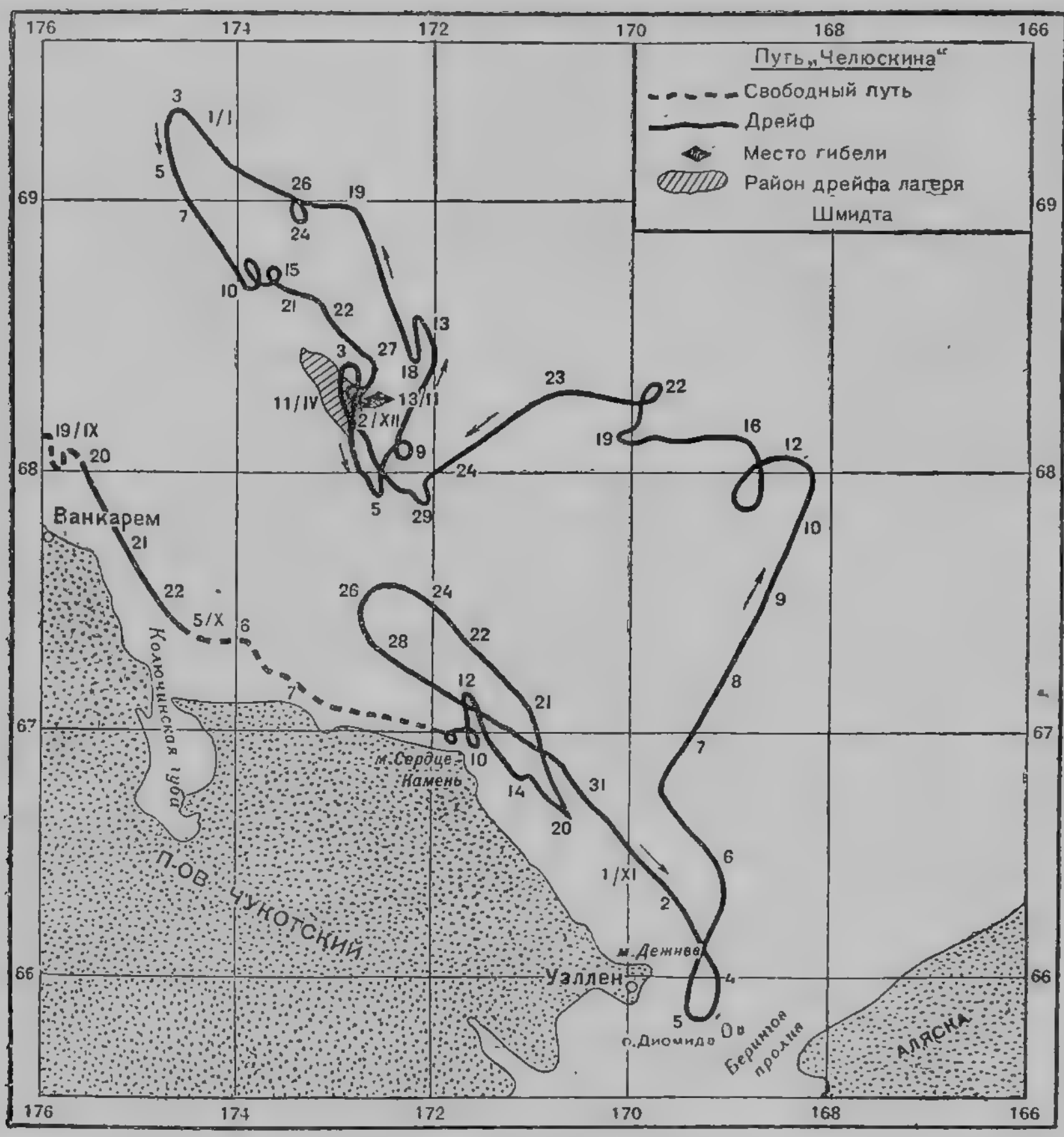
В ноябре положение изменилось к худшему. 5 ноября задули тайфуны с берегов Камчатки и погнали лед из Берингова пролива на север. „Челюскин“ попал в северное течение и быстро понесся на север. Было опасение, что он попадет на путь блужданий „Жанетты“, и его далеко занесет в неизвестное море, где неизбежна гибель.

Однако ветер несколько изменил направление к югу, где льды медленно передвигались, делая кривые и петли в зависимости от двух сил природы — ветра и морского течения. Вместе со льдом передвигался и пароход, не имея сил выбраться из сплошных льдов. Никакие взрывы аммоналом не помогали. Поэтому главные усилия тратили на околку льда кругом судна, чтобы ослаблять сжатие.

В начале декабря подул южный ветер, разогнавший льды. „Челюскин“ опять заработал винтом, но вырваться из ледяных оков не удалось. Ветер изменился, льды сдвинулись, и судно беспомощно подчинилось новому передвижению льдов. 5 декабря потянуло на север, а с 19 декабря гнало на запад с уклоном к северу до 3 января, потом на юг и с 6 до 28 января — на юго-восток. (См. карту дрейфа.)

А что же делали люди на „Челюскине“?

Их было 104 человека, в том числе 10 женщин и 2 ребенка. Никакой растерянности и паники не наблюдалось. Люди понимали, что судно зазимовало во льдах и летом



Карта дрейфа „Челюскина".

освободится. Все были заняты работами, велись большие научные наблюдения, по вечерам собирались вместе на лекции, митинги, литературные беседы. Весь коллектив жил дружной, спаянной жизнью, не чувствуя оторванности, отчужденности. Высокий авторитет начальника, его большая опытность, твердость духа, товарищеские отношения поддерживали веру в успех, бодрое настроение, готовность ко всякой трудной работе. Все было предусмотрено, до возможности оставления судна.

По временам происходило сжимание льдов и нагромождение торосов высотою до 10 *м*. Лед в 6 *м* толщины крошило на куски и выдавливало на льдину, где был „Челюскин", с огромной силой. Льды напирали на пароход, грозя раздавить

его. Судно вздрагивало и стонало, но стальной корпус с солидными креплениями стойко выдерживал давление.

В особо опасные моменты принимали меры предосторожности — на палубе сложили продовольствие и необходимое снаряжение для жизни на льду. Однажды пришлось часть припасов перенести на лед, но потом взяли обратно. Каждый член коллектива был приписан к определенному делу, должен был выполнять часть общей работы. Строгая дисциплина поддерживала порядок.

Так прошел январь и часть февраля.

С 11 февраля подул северный ветер, который к 13 февраля усилился и вызвал движение льдов. Мороз стоял в 30° и шел снег. После обеда все разошлись отдыхать. Вдруг наблюдающие заметили, что недалеко от судна образовался ледяной вал, и лед перебрасывает по направлению к судну.

О. Ю. Шмидт признал положение угрожающим и приказал приступить к выгрузке на лед. Раздалась команда:

— Одеться теплее! Все наверх!

Вдруг раздался необычайно сильный удар и потом второй, еще более сокрушительный. Льдина продавила корпус, сорвала обшивку, заклепки вылетели, и левый борт обнажился выше воды. Потом лед продавил и подводную часть, сдвинув с места паровой котел. Пар из него стал выходить в разрывы трубы.

На палубе шла быстрая работа по выгрузке на лед всего намеченного по аварийному плану. Люди работали спокойно, без паники, с напряжением всех сил и успели за 2 часа выгрузить на лед больше, чем намечалось.

Было спасено продовольственных запасов на 2 месяца, меховая одежда и спальные мешки, палатки, лодки с деревянными лыжами для движения по льду, катер, радиостанция и пр. Перед самым погружением судна в воду удалось спустить самолет, но он получил повреждения и временно выбыл из строя.

Постепенно нос уходил в воду, поднимая корму. В 15 ч. 30 м. раздалась команда:

— Все на лед!

Последними сошли начальники. Через 10 минут корма исчезла под водой. „Челюскина“ не стало.

Все благополучно сошли на лед, кроме заведующего хозяйством Б. Могилевича, который, сбегая в последний момент, упал и был придавлен бревном. Подать ему помощь не успели. Судно затонуло.

Так произошла катастрофа в далеком Полярном море в 287 *км* от мыса Северного и 266 *км* от мыса Уэллен.

Сильно измученные люди провели первую ночь на снегу, наскоро разбив палатки и повалившись спать. Радисты установили радио и на следующий день связались с радиостанцией на Уэллене. Полетела по воздуху в далекую Москву печальная весть о гибели „Челюскина".

Была ли какая возможность избежать катастрофы?

Все зависело от простой случайности. Льды в Чукотском море находятся в постоянном движении. Разрывы и трещины сменяются сжатиями с нагромождением огромных валов мятого льда. Нет никакой силы остановить начавшееся сжатие. Любой корабль, попавший в такой вал, погибнет, если не имеет формы яйца, как „Фрам" Нансена.

И люди на льду оказались в опасном положении. Им грозила гибель каждый раз при сжимании льдов и еще больше при трещинах, когда они могли провалиться и потонуть. За два месяца пребывания на льду было 33 подвижки льда, как отмечает картограф Я. Гаккель. Особенно сильное сжатие произошло 8—9 апреля, когда в лагере образовались многочисленные трещины почти под всеми палатками. На месте гибели „Челюскина" образовался торос, который погубил бы его, если бы не случилось катастрофы 13 февраля.

Все понимали опасность положения челюскинцев. Знатоки Арктики в Норвегии и Германии писали в газетах о возможности катастрофы с людьми. Но Страна советов напрягла все усилия и вырвала из тисков грозной Арктики своих славных сынов.

Немедленно по получении известия о катастрофе, Совнарком СССР назначил временную комиссию под председательством В. В. Куйбышева. Полетели телеграммы во все концы. Сначала решили использовать местные силы и авиацию. На месте в Уэллене образовали спасательную тройку под начальством т. Петрова. На мысе Северном, в Уэллене и бухте Лаврентия были 4 самолета. Летчики Ляпидевский, Куканов и Конкин пробовали лететь, но пурга и перебои в моторах заставили вернуться. Из селения Уэллен послали 60 упряжек на собаках, но подвижные льды и полыньи преградили дорогу.

19 февраля по распоряжению комиссии пароход „Сталинград" вышел из Петропавловска на север с 2 самолетами и в тот же день из Владивостока пароход „Смоленск" с 7 самолетами. 20 февраля уполномоченный комиссии т. Ушаков с летчиками Слепневым и Леваневским выехали в Америку, чтобы купить подходящие самолеты и лететь из Аляски в лагерь Шмидта.

А в лагере уже знали по радио об организации помощи.

Великое значение имеет радио в наши дни. Не будь его, не узнали бы, что случилось с „Челюскиным“ в далеком недоступном море, не угадали бы, где искать людей во льдах, не поддержали бы в них бодрости и надежды на спасение. (Вспомните Андре и все экспедиции до XX в.)

Челюскинцы прежде всего стали налаживать радио. Радисты немало потратили усилий, чтобы связаться с землей. Сначала антенна была коротка, и ближайшие станции на мысе Северном и в Уэллене их не слыхали. На другой день после крушения удлинили антенну до 450 *м*. До полудня не было ответов на призывы SOS, SOS, SOS.

Вдруг до опытного уха дремавшего радиста Кренкеля донесся ответ Уэллена. Сон как рукой сняло. Побежал он к Шмидту с криком:

— Отто Юльевич, радио!

Через 10 минут пошла первая радиограмма правительству из лагеря Шмидта, извещавшая о катастрофе и месте нахождения людей.

Лагерь начал свою трудовую жизнь с того же дня. Утром, отдохнув, все принялись дружно за устройство временного жилья в ожидании помощи, на которую твердо надеялись.

Имея радио, можно было дожидаться на месте прилета самолетов по указанному направлению. Передвигаться же по льду к берегу было более рискованно, как показали все прежние экспедиции. Переход через торосы и трещины такого большого числа людей с женщинами и детьми и перевозка для них припасов оказались бы непосильной задачей.

Было решено, в первую очередь, построить барак и кухню из лесных материалов, поставить вышку для наблюдений и подготовить площадку для спуска и подъема самолетов. Люди разбились на бригады и горячо принялись за дело.

На палубе „Челюскина“ находились доски и бревна для построек на острове Врангеля. Во время крушения удалось снять с них крепления, и материалы всплыли на поверхность воды с частью бочек. Эти материалы много способствовали облегчению жизни челюскинцев.

Часть людей принялась добывать доски и бревна с места аварии и переносить за 100 *м*, где 6 плотников возводили барак в 15 *м* длины и 6 *м* ширины. Бока обшили тесом и обвалили снегом, кровлю сделали из досок по балкам и сверху накрыли брезентами. В окна вставили медицинские бутыли, по стенам устроили нары в два ряда, для согревания поставили две печи из бензиновых бочек с выводом дыма через трубы наружу. Вход устроили с навесными дверями и на другой стороне запасный на случай несчастия. 18 февраля

барак был готов и отапливался нефтью с керосином. В нем было тепло. Поселили 45 человек.

19 февраля приготовили кухню в 6 *м* длины и 3 *м* ширины. В ней поставили котел для варки пищи, печь для печения хлеба и водогрейный котел для обращения льда в воду. Воды было нужно много для питья, умывания и стирки белья. Для растапливания льда использовали отходящие с дымом горячие газы. Все было учтено, чтобы топлива хватило дольше.

Следующей срочной работой была постройка вышки для наблюдений. Ее поставили на торосе на 20 *м* высоты над уровнем моря. Наверху сделали площадку и поставили мачту, на которой немедленно взвился огромный красный флаг с серпом и молотом. Флаг был виден днем издалека. На площадке положили днище железной бочки, чтобы на нем подавать сигналы черным дымом, сжигая войлок с нефтью.

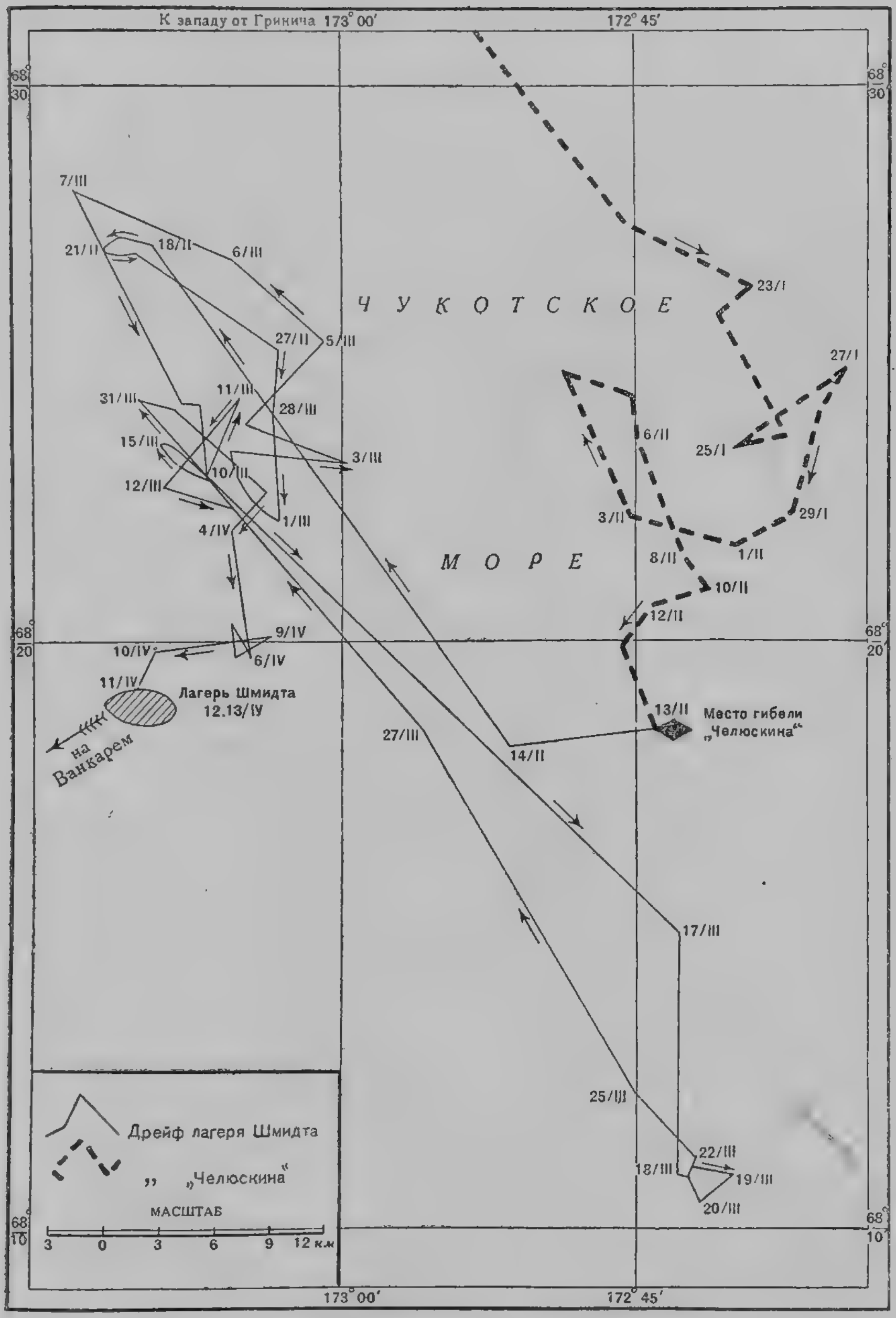
По окончании срочных работ строительная группа употребила остатки материалов на улучшение палаток. В них устроили деревянные остовы с обшивкой внутри досками или фанерой и одеялами, сделали досчатые двери, в окна вставили бутыли, везде устроили камельки или печи из бочек с трубами. Стены до кровли снаружи обсыпали снегом. В таких утепленных жилищах люди не мерзли, хотя на воздухе стояли довольно сильные морозы.

В устроенном лагере можно было без тревоги пережить зиму. Но льды постоянно давали знать о существовании большой опасности. 21 февраля прошла трещина через лагерь под углом кухни. Пришлось перенести ее в другое место. 6 марта трещина прошла посредине барака, но балки не упали. Немедленно разобрали одну часть, а другую половину обшили новой стеной. 9 апреля барак был совсем разрушен ледяным валом.

Лагерь все время дрейфовал со льдами в разных направлениях. Это видно на карте (стр. 243), где указаны пунктиром конец дрейфа „Челюскина", место его гибели и сплошными линиями дрейф лагеря до последнего момента.

Одновременно с устройством лагеря отдельные бригады под руководством летчика Бабушкина занялись отысканием и подготовкой площадки (аэродрома) для самолетов. Но это было не так легко. Лед часто передвигало и крошило. Выбранные площадки через 1—2 дня становились негодными. По описанию Бабушкина всего было устроено 15 площадок и переколото льда на них до тысячи тонн.

Как было трудно с площадками, приведу сообщение механика Колесниченко о первых двух опытах в конце февраля.



Карта дрейфа лагеря Шмидта.

Ранним ясным утром радист Кренкель сообщил, что вылетел самолет из Уэллена.

— Надо собирать народ, — сказал О. Ю. Шмидт.

Двинулись на аэродром в 4 *км* от лагеря женщины с детьми и вещами, увязанными в нарты, в которые впряглись люди. В пути узнали от ездивших вперед лыжников, что площадку раскололо и образовался вал. Отправили лыжников на другую площадку, но и та оказалась разломанной. Спешно принялись очищать новую площадку.

Прошло 5 часов, самолета нет. Через 2 часа Шмидт распорядился вернуть всех в лагерь. Очевидно, с самолетом что-то случилось неладное.

Озябшие, голодные, измученные люди вернулись в лагерь и не узнали места. В лагере оказались трещины в разных направлениях. Барак от палаток отделился водой в 2—3 *м* ширины.

После узнали, что летчик А. В. Ляпидевский 21 февраля вылетел из Уэллена, но попал в пургу и туман, весь день блуждал и лагеря не нашел. В сумерки он вернулся назад и при спуске поломал шасси.

Быстро починили самолет, но непогода мешала летать. Наконец, 5 марта выдался ясный солнечный день. Скорей в лагерь!

Это был незабываемый день в истории советской авиации. На самолете АНТ-4 с двумя моторами по 600 сил полетели 4 пилота, взяв с собой аккумуляторы для радиостанции, тушу оленя, лампы, лопаты, кирки. Наблюдатель А. В. Петров установил правильно курс по последнему сообщению из лагеря и строго его придерживался.

Вскоре заметили дымовой сигнал, увидели площадку с палаткой и трех человек.

Ляпидевский сделал над площадкой два круга и удачно спустился на разосланный знак „Т“. Площадка была очень мала для большого самолета, не более 450 *м* длины, но посадка прошла удачно.

Мороз был 28°, все замерзли, забрались в палатку отогреваться горячим какао. Минут через 40 появился О. Ю. Шмидт и другие руководители. Они сообщили, что решено вывезти первыми женщин и детей. Эти уже давно вышли из лагеря, но задержала широкая трещина, образовавшаяся на пути. Пришлось посылать за лодкой. Так прошло около часа. Наконец, они были усажены в кабину.

Прогрели моторы и полным ходом над самым торосом оторвались от земли. Через 2 ч. 20 м. удачно снизились в Уэллене.

Первые жертвы, 10 женщин и 2 ребенка, вырваны из холодных объятий Арктики! Весть об этом быстро разошлась по всей стране и вызвала ликования. Возникла уверенность, что самолеты сумеют спасти и остальных.

За границей подвиг Ляпидевского называли сказочным, легендарным, беспримерным. Печать отметила его как событие мирового значения. Подвиг этот показал всему миру, на какой высоте стоит советская авиация, каких самоотверженных героев воспитала Советская страна.

Ляпидевский порывался повторить полеты, несмотря на плохую погоду. Он вылетал 10, 11 и 12 марта, но возвращался обратно из-за перебоев в моторах. 14 марта опять вылетел, но мотор испортился, и пришлось сделать вынужденную посадку на неудобном месте у Колючинской губы. Самолет получил повреждения и выбыл из строя.

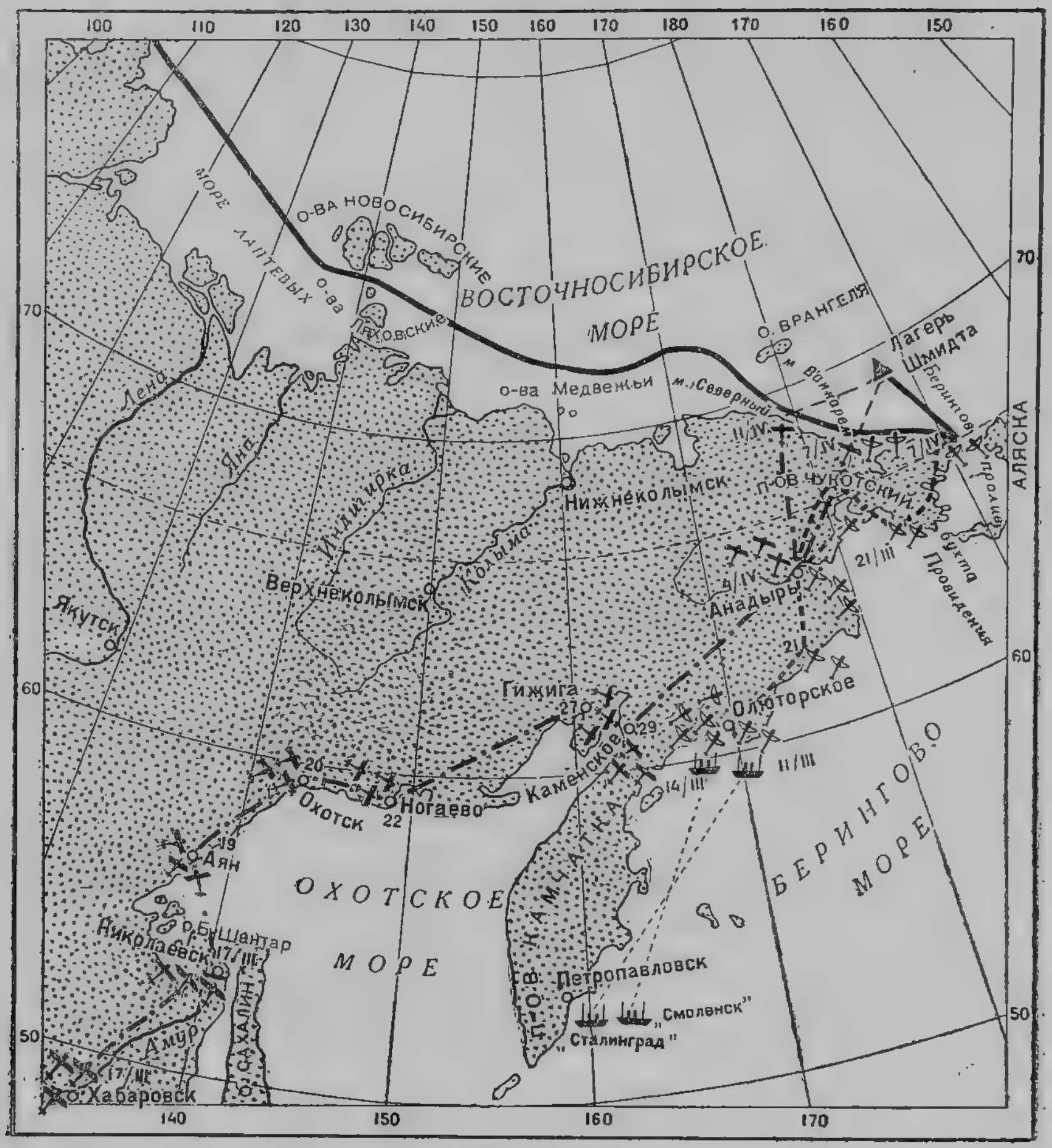
Но на смену ему явились другие отважные герои-летчики и докончили дело спасания, так удачно начатое.

11 марта пароход „Сталинград“ пробился к мысу Олюторовскому и выгрузил 2 самолета, а через 8 дней подошел и другой пароход „Смоленск“ с 7 самолетами.

17 марта из Хабаровска вылетели на север три бесстрашных летчика — Водопьянов, Доронин, Гальшев. Они имели чрезвычайно трудное задание — перелететь по берегу Охотского моря и через Анадырский горный хребет в сборный пункт Ванкарем за 5850 *км* — путь неизвестный, мало обитаемый, занесенный снегом.

Каждый год в марте и апреле погода там неустойчива, потому что начинается переход к весне. Частые циклоны сопровождаются штормами, пургами, туманами, поземками. По небу бегут низко густые облака, выпадает обильный сырой снег. Все это мешает полетам, а в пути грозит гибель, особенно в горах, где высокие сопки, покрытые снегом, почти не выделяются из снеговых пространств и в тумане или при снегопаде совсем незаметны.

Во время ветра сухой снег передувается с места на место, создавая поземку. Она закрывает видимость при спуске. Но поземка легко переходит в сухую пургу при сильном ветре, и тогда становится невозможным подъем. Часто циклоны приносят с моря теплые влажные массы воздуха, и получается мокрая пурга. Обильный снегопад наносит толстый слой рыхлого, мокрого снега. Снег иногда сразу смерзается в ледяную корку. Это может вызвать катастрофу от перегрузки самолета обледенением. Но обледенение бывает и при полете в облаках, когда переохлажденный туман оседает на твердых частях и быстро замерзает. Так погиб дирижабль „Италия“.



Карта путей летчиков из Хабаровска (черные самолеты) и Олюторовского (белые самолеты).

Туманы весной бывают очень часты, образуются они неожиданно и быстро в зависимости от притока теплых воздушных струй с моря и смешения с местным холодным воздухом. В горах циклоны вызывают сползание вниз охлажденного воздуха и обильный снегопад.

Все это не могли не знать авиаторы. Но там, в глубине Арктики, люди нуждаются в немедленной помощи. Каждый день несет гибель. Нужно спешить! И отважные летчики спешили.

Доронин и Галышев благополучно долетели до Николаевска, а Водопьянов из-за метели вернулся в Хабаровск.

Однако утром на другой день он вновь полетел и достиг Николаевска. Товарищи уже улетели в Аян. Через полтора часа и он полетел туда же, но пришлось снизиться на о. Б. Шантар на приготовленной площадке. На следующий день он догнал товарищей в Охотске, и ночевали все вместе. Здесь их задержала буря.

22 марта все вылетели в Нагаево и прибыли туда через 4 ч. 15 м. Здесь пришлось опять пережидать пургу. 26 марта Водопьянов перелетел в Гижигу, туда же прибыли и другие на следующий день. И тут пришлось отсиживаться. 29 марта (в 13 часов) все вылетели в Каменское и удачно спустились там, несмотря на туманы и пургу в пути.

В Каменском началась сильная пурга, и вырвались только 4 апреля, совершив удачный перелет в Анадырь. Там опять захватила мокрая пурга, и самолеты занесло снегом выше крыльев. Снег набился и в крылья, и в кабины. Когда кончилась пурга, целый день откапывали самолеты из снега, население помогало. Женщины прогревали моторы горячей водой из самоваров. Пробовали лететь дальше, но туман и сильный северный ветер не допускали полетов. Здравый смысл подсказывал, что рисковать порчей самолетов в горах неразумно.

Но было горько и обидно сознавать, что оставалось не более 500 *км* до Ванкарема, а там до лагеря только 150 *км*. Мимо Анадыря уже пролетели три самолета. Они придут раньше.

Это были самолеты, выгруженные на мысе Олюторовском. Начальник отряда Каманин взял 5 самолетов и с ними вылетел 20 марта в Анадырь. Погода была неблагоприятна. Шли при встречном ветре по 70 *км* в час и принуждены были спуститься на промежуточной станции. Там пришлось оставить два самолета как неисправные, а с остальными прибыли в Анадырь 22 марта. Здесь они переждали бурю и 28 марта полетели прямым путем в Ванкарем.

На пути лежал высокий Анадырский хребет. Никто не мог сказать, какой высоты горы. Они оказались покрытыми сплошным туманом. Итти же в сплошных облаках через неизвестные горы было бы безумием, поэтому свернули к морю, где было чисто, и снизились в чукотском поселке.

В поселке переждали пургу два дня, потом откопали самолеты из снега и полетели опять на Ванкарем. Но погода быстро испортилась, облака закрыли путь, и вернулись обратно. Бензина оставалось мало, решили лететь наверняка к базе с бензином в бухте Провидения. Через полчаса вышли

к морю. Над ним был густой туман, спуститься и даже отыскать бухту невозможно. Решили немедленно снизиться и переждать. Через 40 мин. опять полетели, но близ одного поселка спустились, сломали шасси у одной машины, а через день, слив бензин в два самолета, Каманин и Молоков достигли бухты Провидения. Из нее послали на нартах бензин оставшемуся самолету, а сами вылетели в Уэллен и 7 апреля прибыли в Ванкарем.

Ванкарем был избран сборным пунктом вместо Уэллена. Там оказались более благоприятные условия для полетов в лагерь Шмидта. Спешно устроили там радиостанцию, склад бензина, посадочную площадку (аэродром) и другие приспособления. Там же поселилась и тройка по оказанию помощи челюскинцам.

Туда же стремились летчики из Аляски. Слепнев и Леваневский с т. Ушаковым прибыли в Америку и встретили горячий прием (американцы знали еще раньше их имена. Леваневский спас раньше американского летчика Маттерна, а Слепнев отыскал труп другого американского же летчика Эйельсона). В г. Фербенксе на Аляске были куплены два девятиместных самолета, на которых и вылетели в г. Ном. Погода стояла плохая. В горах попали в туман и снегопад. Но отважные летчики удачно достигли Нома 29 марта.

На следующий день в 12 ч. 30 м. Леваневский с Ушаковым вылетели в Ванкарем. Погода была хорошая. Вдруг за мысом Онман пошла сильная слепящая пурга. Самолет засыпало снегом. Удалось подняться на высоту 1500 *м* с целью выйти из облаков. Но самолет успел обледенеть, начались перебои в моторах и потянуло вниз. Всем грозила гибель от падения машины на землю с большой высоты. Но опытный хладнокровный летчик сумел задержать падение и в последний момент удачным рывком вверх ослабил силу удара. Самолет получил повреждение, Леваневского ранило в лицо, а Ушаков и американский механик остались невредимы.

Другому летчику — Слепневу удалось перелететь из Нома в Уэллен. Там он переждал непогоду и первым прилетел в Ванкарем 7 апреля. За ним вскоре прилетели Каманин и Молоков.

Таким образом, на сборном пункте в один день оказались три самолета. Они немедленно вылетели в лагерь.

А там уже поджидали их, потому что из Ванкарема дали знать по радио о вылете самолетов. На вышке зажгли войлок с нефтью, и клубы черного дыма далеко виднелись на белом снегу. На площадку пришло много людей для встречи. Прибыли очередные на посадку. Список очередей был заранее

приготовлен в лагере с учетом состояния здоровья, возраста и выносливости.

Первым прилетел в 12 ч. 40 м. Слепнев на американском большом самолете. Дул резкий боковой ветер, а площадка оказалась мала. Слепнев решил сесть в одном углу поля, чтобы по диагонали пройти до другого. Но машина остановилась только у тороса и от удара получила повреждения — сломался лыжный ход, стабилизатор и пр. Пришлось спешно чинить имеющимися средствами без специальной мастерской и инструментов.

В 15 ч. 15 м. прилетели Каманин и Молоков и, описав несколько кругов, удачно сели. Машины их не требовали большого разбега. Посадив 5 человек, они быстро поднялись и доставили их на берег. На другой день Молоков опять летал, но в тумане не нашел лагеря и вернулся в Ванкарем.

Погода опять испортилась, и самолеты 8 и 9 апреля не могли вылететь из Ванкарема.

А в лагере переживали тревожные дни.

8 апреля подул сильный ветер, вызвавший движение льдов. Прилетевший в лагерь со Слепневым т. Ушаков сообщал в Москву, что 8 апреля льды начали наступление на лагерь. В полдень ледяным валом снесло кухню. В 2 ч. утра 9 апреля новый высокий ледяной вал с шумом и треском передвигался в сторону лагеря. Скоро был завален льдом и разрушен барак, раздавлен моторный бот, засыпана часть леса, совершенно разрушен аэродром, с которого успели, однако, убрать самолет Слепнева.

Но страха не было заметно. Челюскинцы с первых же моментов сжатия организуются в несколько минут. Каждый занимает определенный участок. Непоколебимый авторитет Шмидта и его помощника Боброва и крепкая партийная организация делают челюскинцев коллективом, всегда готовым к борьбе.

И на этот раз организованный мужественный коллектив победил слепую природу. Никто не пострадал. А следующие дни принесли им избавление от всех опасностей.

10 апреля погода прояснилась. Быстро устроили новый аэродром. В лагерь прилетели самолеты. Каманин перевез на берег 3 человек, Молоков в 3 рейса — 13 человек. Он ухитрился на своем небольшом самолете вывозить 5 человек, сажая двоих в ящики для парашютов под крыльями. Самолет Слепнева починили и он забрал 5 человек.

Полеты продолжались 11, 12 и 13 апреля. Каманин и Молоков сделали по 9 рейсов и перевезли — первый 34 и второй 39 человек. Слепнев в один полет вывез 5 человек и больше

лететь в лагерь не решался. Его самолет требовал более длинных площадок. Он получил другое задание — перевозить спасенных из Ванкарема дальше, и потом перевез больного начальника О. Ю. Шмидта в г. Ном и дальше в г. Фербенкс.

11 апреля вечером прилетел в Ванкарем Доронин из Анадыря, удачно преодолев Анадырский хребет на большой высоте. Летчик Галышев не мог вылететь из-за неисправности мотора, а Водопьянов перелетел горы на высоте 1800 *м* и попал к мысу Северному. Там он забрал бензин и вылетел в Ванкарем. Получив направление лагеря Шмидта, Водопьянов немедленно вылетел и через 40 мин., увидев дым, удачно спустился. Потом он еще раз успел слетать и вывез 7 человек.

Доронин тоже летал в лагерь 12 апреля, взял 4 человека, но при подъеме поломалась стойка и ее пришлось чинить. Через 3 часа машину починили, но взять пришлось только двоих. Летчик благополучно доставил пассажиров на берег.

На 13 апреля в лагере оставалось только 6 человек и 8 собак, привезенных на самолете для работ по расчистке площадок. В лагерь прилетели три самолета — Каманина, Молокова и Водопьянова. Они забрали людей и собак, а также две тонны более ценных вещей и доставили на берег.

Во льдах остались пустые палатки и на вышке красный флаг.

Так завершился этот беспримерный в истории Арктики ледяной поход „Челюскина". Пароход погиб, случайно попав в непроходимые льды, но людей удалось спасти через 2 месяца плена. Одержана великая победа над стихией.

Победа эта тем важнее, что за судьбой челюскинцев следил весь мир с огромным интересом. Солидные авторитеты по арктическим путешествиям высказывали сомнения в возможности спасения пострадавших, помимо ледокола „Красина".

Правительственная комиссия решила использовать все средства для спасения погибающих. Опасность была велика, медлить не приходилось. „Красин" находился в капитальном ремонте, требовавшем четырехмесячного срока для всех исправлений. Все же решили его послать, и 23 марта он вышел в море, закончив в ударном порядке свой ремонт в 18 дней. Послали в Арктику и два дирижабля на случай крайней нужды. Но все это надолго оттягивало помощь челюскинцам.

Всего проще и скорее было послать аэропланы на место крушения, и комиссия двинула 20 самолетов с лучшими пилотами. Из них только 7 дошли до места назначения и приняли участие в переброске челюскинцев на берег.

Советские летчики показали всему миру образец мужества, неустрашимости, преданности партии и правительству. В са-

мых невозможных условиях они выполнили задание, покрыв себя неувядаемой славой, а свою родину — величием в глазах мира. Счастлива страна, имеющая таких героев, и счастливы герои, имеющие такую страну!

Дальнейший путь героев был сплошным триумфом. Спасенные челюскинцы были доставлены на самолетах и собаках по льду в море недалеко от бухты Лаврентия и посажены на пароход „Смоленск". Он же забрал на свой борт и машины летчиков. Везде на попутных станциях были устроены торжественные встречи. Особенно грандиозный прием приготовил Владивосток. Героев встретил в море гидроплан и забросал цветами с воздуха, потом подошло военное судно с приветствиями моряков флота. Над пароходом прошла мощная эскадра самолетов. Из бухты навстречу показалось несметное количество больших и малых судов. Окруженный судами, „Смоленск" вошел в порт. Заревели гудки заводов, фабрик, доков, пароходов. Все иностранные суда отдавали честь героям. Когда пароход пристал, загремели выстрелы из орудий.

Улицы были запружены десятками тысяч народа, восторженно приветствовавших советских героев Арктики. Громкое „ура" перекатывалось из конца в конец. Командующий морскими силами в приветствии своем отметил:

— Мы особенно горды победами летчиков, доказавших, что нет такой точки на земном шаре, где бы наши герои не могли снизиться — завоевать ее. Если грянет война, иного результата, кроме победы, не будет.

Слепнев от имени летчиков в своем слове подчеркнул:

— Я думаю, весь мир убедился в том, что советские летчики, если понадобится, сумеют долететь до любой другой точки земного шара. Мы были уверены в победе, потому что мы и вся страна — единый героический коллектив.

Дальше по всему сибирскому железнодорожному пути массы народа выходили встречать и провожать героев, засыпали цветами, восторженно кричали „ура", теснились к поезду, пожимали руки. Делегаты говорили приветствия.

Но всего торжественнее встретила Москва, где миллионное население запрудило всю площадь вокзала и улицу, так что трудно было проехать. Героев осыпали цветами, оглушали восторженными приветствиями, криками „ура". Из окон домов летели листовки, как густой снегопад.

На Красной площади состоялся парад войск и молодежи в присутствии массы трудящихся.

На трибуне поместились все герои — спасенные и спасители. Среди них великий вождь Советской земли И. В. Сталин, главный инициатор и вдохновитель освоения Арктики и

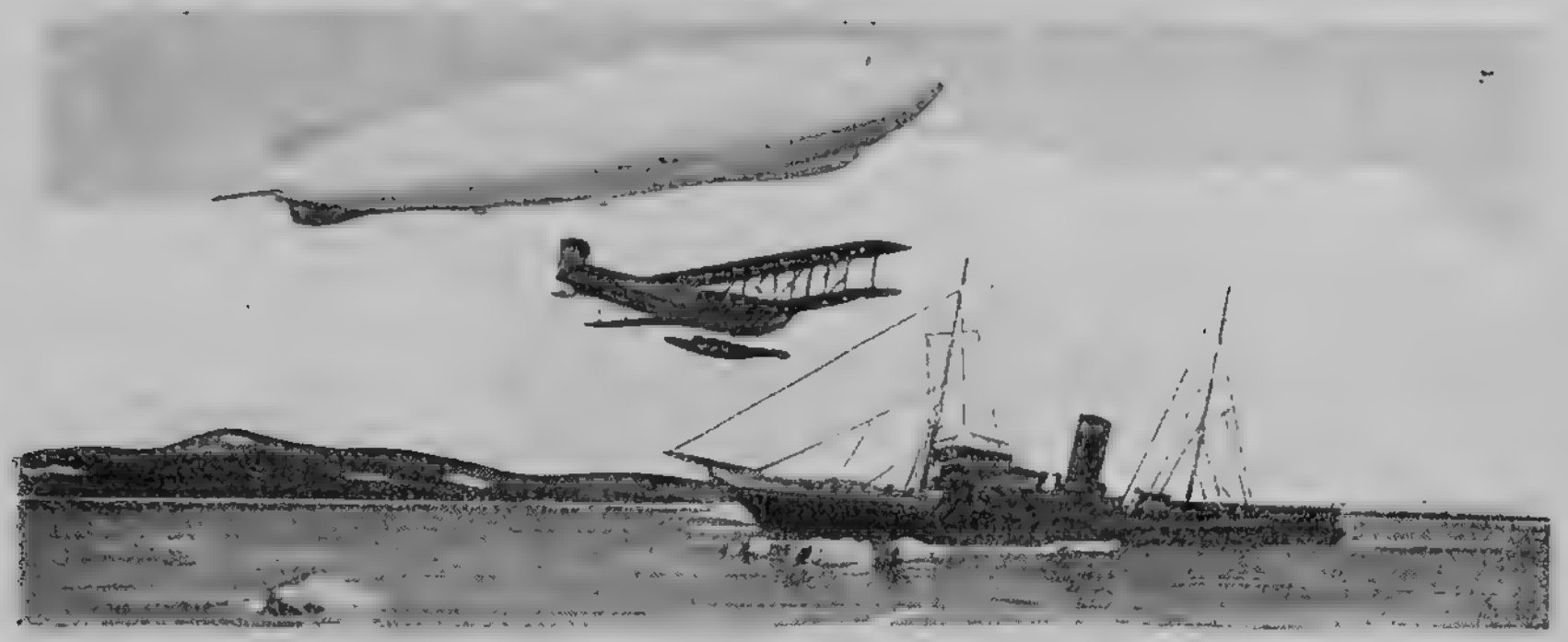
спасения челюскинцев. По его предложению СНК в 1932 г. организовал Главное управление севморпути и поставил задачу проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать его, держать в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по нему. Рядом с ним энергичный председатель комиссии по спасению В. В. Куйбышев и главный герой Арктики и руководитель О. Ю. Шмидт. Тяжелая болезнь (воспаление легких) вырвала т. Шмидта из рядов коллектива в последние дни. Однако он поправился, приехал в Москву раньше челюскинцев и был принят с великим торжеством, как знаменитый полярник — гордость Советского союза.

Полились восторженные речи, покрываемые мощными криками „ура", переливавшимися из конца в конец обширной Красной площади. Герои-летчики давали обещания и впредь выполнять свой долг перед страной без страха и упрека, по первому призыву партии и правительства лететь, куда потребуется.

После митинга происходила демонстрация трудящихся Москвы с участием войсковых частей, физкультурников, комсомольцев, пионеров.

Затем последовали торжественные заседания: в Кремле с президиумом Центрального исполнительного комитета и в разных организациях.

Семь героев летчиков получили высшие знаки отличия — звание героев Советского союза и орден Ленина. Это — А. В. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов и И. В. Доронин. 12 их сотрудников получили орден Ленина и 104 челюскинца награждены орденом Красной звезды.



БЛИЖАЙШЕЕ БУДУЩЕЕ АРКТИКИ.

Каково ближайшее будущее Арктики? — спросите вы.

На этот вопрос трудно ответить с безусловной точностью. Арктика далеко еще не побеждена, условия ее мало изучены. Тем не менее есть основания думать, что недалеко время, когда мощные дирижабли будут совершать срочные перелеты из Европы в Америку через Полярное море.

Для них нужны промежуточные станции с запасами бензина и мастерскими для починок. Теперь, пока не открыты новые острова близ полюса, возможны два направления. Первый путь — от Шпицбергена на север Гренландии или Земли Гранта, о-ва Парри, Земля Кенан и мыс Барроу. Другой путь, в советских водах, от Новой Земли на Северную Землю, острова Беннета, остров Врангеля и мыс Дежнева.

Эти пути экономят много времени, так как почти в два раза короче современных транспортных путей. А это уже большое достижение, особенно для почты и деловых поездок.

Весь вопрос в том, чтобы эти полеты совершались без малейшего риска. Но это уже технический вопрос. Техника гигантскими шагами идет вперед, и что вчера казалось недостижимым, через некоторое время становится вполне возможным.

Полет дирижабля „Граф Цеппелин“ в 1931 г. показал, что он вполне приспособлен перевозить пассажиров и грузы через Полярное море. Обледенение для него не страшно. Но выдержит ли он продолжительный шторм, это еще неизвестно. Вот для избежания этого риска и нужны закрытые промежуточные станции, чтобы можно было переждать надвигающийся шторм, о котором сообщат метеорологические станции.

Все это и теперь вполне достижимо.

Современная авиация показывает, что и самолет вполне применим для срочных перелетов в Арктике при условии промежуточных баз. Может быть авиация как более дешевое средство окажется впереди дирижаблей.

Даже такие мечты, как изменение климата в Арктике, могут со временем превратиться в действительность. Есть фантастический роман, в котором говорится о превращении полярных стран в страны с теплым климатом при помощи искусственного разведения коралловых полипов и образования коралловых островов. Острова помешают холодному морскому течению охлаждать теплое течение Гольфстрема, которое и растопит льды. Но это не более, как мечта романиста.

А вот и мечта ученого.

Известный исследователь морских глубин Ливингстон Ройкер предложил изменить направление Гольфстрема сооружением к востоку от Нью-Фаундленда гигантской песчаной банки в 200 миль длины. Она помешает идущему от Лабрадора холодному течению смешиваться с Гольфстремом и охлаждать его. Тогда теплое течение, обладая температурой в 28° и не смешиваясь с холодной водой Лабрадора, свободно устремится к северу и быстро растопит весь лед вокруг полюса. Там, где теперь лежит ледяная пустыня, мы увидим благоухающие сады, роскошные луга и тучные нивы.

Такова заманчивая мечта ученого, основанная на данных науки. Растопить ледяное сердце Арктики, создать на месте необитаемых ледяных островов новые очаги культуры — это одно из самых грандиозных достижений человеческого гения. Ничего невероятного здесь нет, если только дело идет о постройке песчаной банки в 200 миль.

Когда-то на островах Арктики был теплый климат и развивалась пышная растительность. Следы ее находят в залежах каменного угля — в отпечатках тропических деревьев.

В Полярных водах развилась жизнь больше, чем в тропических морях. По словам Гартвига, исполинские ламинарии с саженными листьями и другие гигантские растения, образующие густые подводные леса, наблюдаются только в арктических морях. Исследователи во всех морях Арктики находят бесчисленных ракообразных, медуз, молюсков. Нередко Гренландское море окрашивается на тысячи миль в оливково-зеленый цвет от маленьких медуз. Бесчисленные стаи рыб держатся в чаще водорослей, находя себе пищу.

Миллиарды морских птиц находят в Арктике пропитание и приют. Огромные стада тюленей и моржей обеспечены пищей в морской воде во всякое время года. За ними ежегодно

устремляются в Полярное море тысячи промышленников из Европы и Америки.

Для нашего Союза Арктика имеет особенную ценность. 40% территории Союза тяготеет к Великому северному морскому пути. Области эти богаты лесом, пушниной, рыбой, полезными ископаемыми. Весь необъятный север Сибири с могучими реками имеет естественный выход к морю в Арктике.

Да и советский сектор Арктики (см. стр. 200) заключает в себе колоссальные богатства, скрытые в глубинах моря и недрах островов. Социалистическая реконструкция, вовлекающая в новую жизнь все районы Союза, поднимает уровень хозяйственного развития Арктики, экономический и культурный уровень народов Севера. За последние годы советские экспедиции много сделали по пути освоения советской Арктики. Найдены новые острова, где еще не была нога человека, заселены необитаемые раньше участки земли, изучены непроходимые раньше части морей, проложены пути для торговых судов к главным рекам Сибири — Оби, Енисею, Лене, Колыме.

В 1935 г. на очередь поставлена организация правильных рейсов по всему Северному морскому пути из Архангельска во Владивосток. Правительство дало широкие полномочия Главному управлению севморпути в деле развития Северного морского пути и северного хозяйства.

Опыт плавания „Сибирякова“ и „Челюскина“ учтен, и теперь транспортные суда при участии самолетов и мощных ледоколов будут проходить в одно лето весь северо-восточный путь. То, что считалось 400 лет недостижимой задачей, будет достигнуто в интересах народного хозяйства СССР.

1934 г. уже ознаменовался новой победой в этом направлении. Ледорезу „Литке“ удалось пройти весь путь от Владивостока до Мурманска в 83 дня, участвуя во время пути в спасательных операциях по выводу из ледяного плена других судов. „Литке“ помог провести ленскую и карскую экспедиции, снял с мели английский пароход и все же в одно лето одолел без крупных повреждений северо-восточный проход.

СОДЕРЖАНИЕ

Как англичане искали путь в Китай по Северному полярному морю	3
Стремления голландцев проникнуть в Китай через Арктику	13
Плавания и открытия русских моряков	22
Великая трагедия в глубине Арктики	33
На льдинах по бурному морю	44
В ледяных тисках Арктики	58
Победа над ледяным пленом Арктики	63
Как гибнут корабли и люди в Арктике	79
Путешествие Фритиофа Нансена к полюсу	90
Приключения „Полярной Звезды“	103
К полюсу по воздуху	110
Американцы у полюса	118
Русские моряки в Арктике в XX веке	130
Мирный завоеватель полюсов	149
Через полюс по воздуху из Европы в Америку	163
Новая драма во льдах Арктики	182
Завоевание советской Арктики	196
„Цеппелин“ и подводная лодка в Арктике	215
Завоевание северо-восточного прохода	218
Героический поход „Челюскина“	233
Ближайшее будущее Арктики	253

Стр.

37
79
106

189
193

ЛЕБЕ

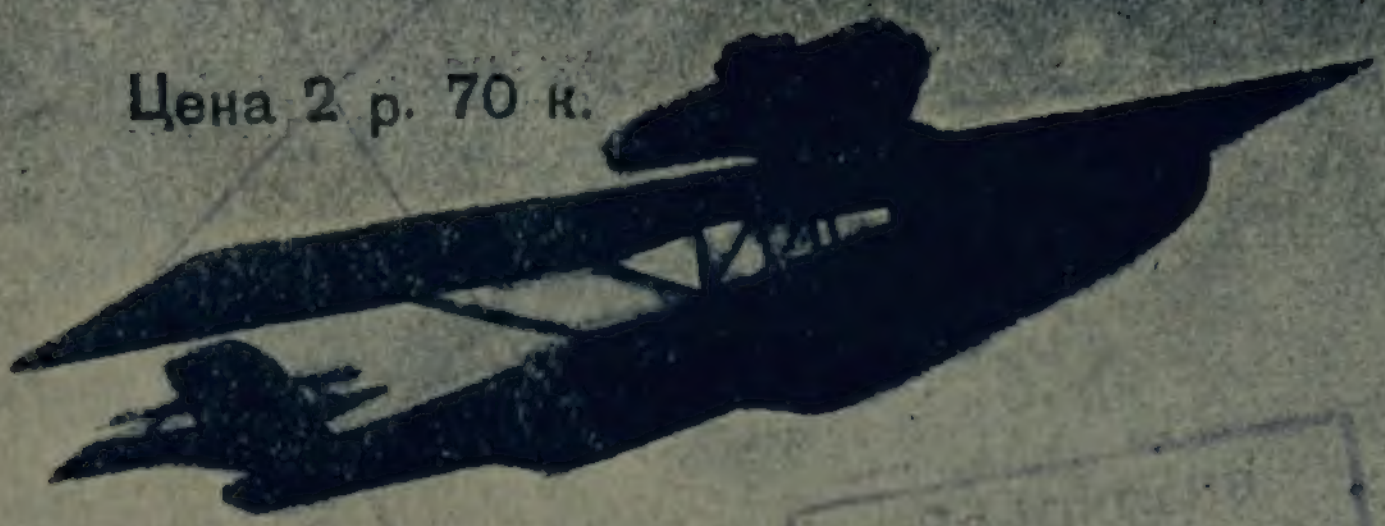
ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Стр.	*Строка*	*Напечатано*	*Должно быть*
37	8 снизу	разделенным	раздавленным
79	2 сверху	„Жанетте“	на „Жанетте“
106	11 снизу	после слов „дни заметно „люди шли вперед	прибавились“ пропущено:
189	7 снизу	не бы-	не было
193	подпись под картой	4 — место аварии парохода „Сервантес“	4 — место посадки Чухновского, 5 — стоянка „Читта-ди-Милано“, 6 — место аварии парохода „Сервантес“.

СОДЕРЖАНИЕ

Как англичане искали путь в Китай по Северному полярному морю — 3
Стремления голландцев проникнуть в Китай через Арктику — 13
Плавания и открытия русских моряков — 22
Великая трагедия в глубине Арктики — 33
На льдинах по бурному морю — 44
В ледяных тисках Арктики — 58
Победа над ледяным пленом Арктики — 63
Как гибнут корабли и люди в Арктике — 79
Путешествие Фритиофа Нансена к полюсу — 90
Приключения „Полярной Звезды“ — 103
К полюсу по воздуху — 110
Американцы у полюса — 118
Русские моряки в Арктике в XX веке — 130
Мирный завоеватель полюсов — 149
Через полюс по воздуху из Европы в Америку — 163
Новая драма во льдах Арктики — 182
Завоевание советской Арктики — 196
„Цеппелин“ и подводная лодка в Арктике — 215
Завоевание северо-восточного прохода — 218
Героический поход „Челюскина“ — 233
Ближайшее будущее Арктики — 253

Цена 2 р. 70 к.



М-16

КГ 4 | Л 33-К